



setor comercial sul proposta de intervenção urbana

Ingrid Fonseca de Araujo

Universidade de Brasília
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

setor comercial sul

proposta de intervenção urbana

Trabalho final de Graduação

Aluna: Ingrid Fonseca de Araujo

Orientadora: Gabriela Tenorio

2/2014



Introdução 03

Parte 1 - O Setor Comercial Sul 06

Por que o Setor Comercial Sul?

Localização

Histórico

Caracterísitcas Gerais

Uso e Ocupação do solo

Abrangência

Uso Noturno

Tipos Edifícios

Gabarito

Sistema Viário

Fluxos

Lojas

Parte 2 - Diagnóstico: Problemas e Potencialidades 22

Problemas para o pedestre
bolsões de estacionamento | taludes e arrimos | calçadas e travessias

Fachadas nível térreo

Espaços de permanência

Elementos e mobiliário urbano

Parte 3 - Propostas 44

Objetivos

Sistema viário

Uso e Ocupação do solo
áreas edificadas | espaços permanência

Bibliografia 72

introdução

Hoje em dia, mais do que nunca, seja no planejamento das cidades, como na necessidade da qualidade de seus espaços públicos, a atenção está voltada para a dimensão humana. As cidades em todo o mundo passaram por um processo de redescoberta de seus espaços públicos e há o despertar generalizado da consciência de que é necessário preservar esses espaços para as pessoas. Em um mundo que vem sendo constantemente privatizado, os espaços públicos ganham em importância. Os cidadãos são convidados a reocupar suas cidades, e ações no sentido de reduzir o tráfego e áreas de estacionamento nas regiões centrais das cidades permitem a orientação de atividades para o público usuário.

Em cidades ao redor do mundo, trabalhar governo e uma preocupação da sociedade civil. De uma forma geral, isso envolve pensar e desenhar a cidade para as pessoas, encaradas sempre como pedestres, compreendendo que elas são diferentes, almejam estilos de vida diferentes, mas que existe um modo de vida urbano que não deva ser ignorado ou encoberto, o qual elas aceitaram ao se tornarem cidadãos.

Essas cidades estão aprendendo a valorizar o pedestre e a colocar o automóvel em um patamar de menor importância na hierarquia da mobilidade. Estão dando conta de que lugares vazios poderiam estar cheios de gente, e que não só um lugar cheio de gente é algo positivo, como um lugar vazio não o é. Estão aprendendo a ver espaços públicos subutilizados como

desperdício social, cultural, financeiro e ambiental. Os espaços públicos têm que convidar e acolher o maior número de pessoas e as mais diversas, pelo maior período de tempo possível. Dessa forma, neles poderá florescer a vida pública: o conjunto de ações, programadas ou não, protagonizadas pelos indivíduos nos espaços públicos. Em uma palavra: urbanidade (TENORIO, 2012).

Na urbanidade, está pressuposta a interação presencial, que só pode ocorrer entre indivíduos que compartilham um mesmo espaço físico. No entanto, indivíduos compartilhando um mesmo espaço físico podem interagir ou não. A questão principal, então, não recai na interação, mas no compartilhamento do mesmo espaço físico, sem o qual nenhuma interação pode ocorrer.

Compartilhar o mesmo espaço com outras pessoas – ainda que com elas não se interaja – favorece a aprendizagem social. Quando este compartilhamento se dá com pessoas de grupos (sociais, culturais, econômicos, religiosos) diferentes dos que pertencemos, a aprendizagem é ainda mais significativa e benéfica para a sociedade. A cidade, ao reunir mais gente em maior contato, permite maior participação e melhor compreensão das relações sociais, assim como o acesso a diferentes maneiras de viver. Se a sociedade enquadra as pessoas em diferentes classes, papéis e posições, o espaço urbano pode ser um dos meios de reintegração (PEPONIS, 1989, apud TENORIO, 2012, p. 15). A busca pela urbanidade e de espaços públicos que a viabilizem se estabelece, portanto, como algo desejável na vida de qualquer sociedade.

Gehl (2006, p. 15) relaciona importantes oportunidades vinculadas ao simples fato de que podemos encontrar, ver e ouvir outras pessoas no espaço público. O autor coloca que o espaço público suaviza a fronteira entre se estar sozinho e se estar acompanhado, por oferecer uma forma descomprometida de se estar entre outras pessoas. Interagir com as pessoas, bem como comprometer-se com ou participar dos acontecimentos presenciados, é tão somente uma opção. Isso tem grande importância, especialmente em contraponto ao convívio exclusivo intramuros.

Além disso, Gehl (2006) esclarece que um espaço público de boa qualidade é aquele que favorece todos os tipos de atividades, classificadas por ele em necessárias, opcionais e sociais. Consequentemente, no espaço público, as atividades necessárias continuam ocorrendo, mas duram mais tempo; as atividades opcionais começam a surgir porque o lugar convida as pessoas a permanecer, sentar, comer, jogar. Então também há mais pessoas, permanecendo mais tempo no espaço público. É a partir daí que surgem as atividades sociais, percebidas quando há pessoas conversando, cumprimentando-se, realizando atividades conjuntamente ou simplesmente observando e ouvindo as outras.

As oportunidades de interação que oferece o espaço público começam por esses contatos de baixa intensidade, que podem evoluir para ampliar nossa rede de relações sociais, e também estão vinculadas à manutenção ou mesmo ao aprofundamento de contatos já estabelecidos. O espaço público permite o encontro frequente de vizinhos e colegas de trabalho de uma forma natural e cotidiana, não como um compromisso assumido previamente. O espaço público, assim,

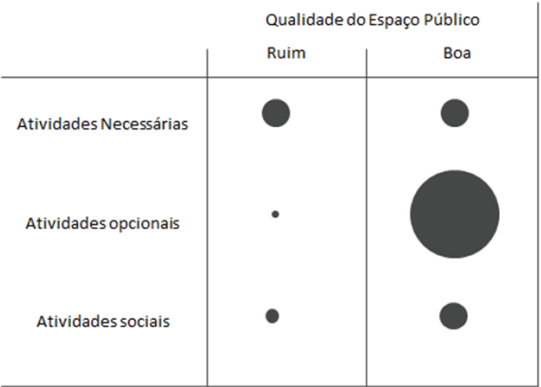


Gráfico representando a relação entre a qualidade dos espaços públicos e a ocorrência de atividades externas. Fonte: adaptado de GEHL, 2006, p. 11.

desonera as pessoas da necessidade de programarem grande parte de seus encontros. Além disso, a esfera pública permite ou força o contato entre pessoas que dificilmente se encontrariam se dependessem apenas de eventos privados. Ao reunir muita gente diferente no mesmo espaço, a cidade oferece um benefício duplo: podemos encontrar as pessoas com quem mais temos afinidades, graças ao grande número de amostragem, e podemos encontrar as pessoas com quem não temos afinidades, o que nos oferece experiências diversas de alteridade. Encontramos o semelhante e confrontamos o diferente. Ambas as experiências são necessárias.

Espaços públicos devem ser convidativos. De outra forma, as pessoas, ao utilizá-los para atividades necessárias, não se demorarão neles para desenvolver atividades opcionais, e com isso as atividades sociais ficariam prejudicadas. Deve-se, portanto, criar espaços públicos como destinos, locais aonde as pessoas tenham interesse em ir; oferecer coisas para neles serem feitas; localizá-los a distâncias curtas. Segundo o Project for Public Spaces (PPS) (2005), um ótimo lugar deve oferecer muitas atividades. As pessoas têm

que ter motivos para quererem conhecê-lo e para passarem a frequentá-lo. Várias coisas para se fazer e várias razões para se estar num lugar acabam por entrelaçar-se, atraem as pessoas, e permitem que nele permaneçam por mais tempo. O efeito não raro se expande para os arredores.

Segundo Whyte (2009, p. 16-19) e PPS (2005, p. 80-83), do ponto de vista dos sujeitos e suas atividades nos espaços públicos, um espaço público de sucesso tem muitas pessoas, pessoas sozinhas, pessoas em grupos, casais, desconhecidos fazendo contato, pessoas encontrando com amigos, conversando, demonstrando afeto. Deve haver uma proporção especialmente alta de mulheres, já que elas tendem a ser mais seletivas com os lugares. Deve haver gente de todas as faixas etárias e uma diversidade de pessoas que reflita a comunidade onde o espaço se localiza. Todas essas pessoas devem utilizar o espaço para diversas atividades, de forma que ele fique ocupado de dia e de noite.

Quanto às atividades, Tenorio (2012) diz que elas podem estar relacionadas a elementos constituintes do lugar (parques infantis, quadras de esporte); ao que ocorre em suas fronteiras (comércio, serviços); a iniciativas protagonizadas por autônomos (vendedores ambulantes, artistas de rua) e a eventos programados (feiras, festas). Um ótimo lugar deve prever e estimular o maior número possível delas.

A configuração de um lugar, sintetizada em um sistema de permeabilidades e barreiras que cria um campo de possibilidades ou restrições à circulação de pessoas, tem forte relação com as maneiras pelas quais encontros e esquivanças entre indivíduos são gerados e controlados. Dessa forma, a configuração urbana tem implicações no funcionamento das

sociedades: há uma lógica social no espaço, assim como há uma lógica espacial na sociedade. É sobre a relação entre espaço e sociedade que trata a teoria da Sintaxe Espacial. Essa teoria opera uma mudança paradigmática nos estudos sobre relações espaço x comportamento. Antes, espaço e sociedade eram entendidos como fenômenos distintos: o espaço era considerado a-social e a sociedade, a-espacial. Para a Sintaxe Espacial, no entanto, a arquitetura já nasce cheia de implicações sociais, a própria sociedade é um fenômeno espacial (HOLANDA, 2010).

Gehl (2006) diz que há diferentes maneiras de promover ou impedir o contato pessoal, visual e auditivo por meio de arranjos físicos, e que para favorecer a vida pública é preciso eliminar (ou não criar) barreiras. Na escala setorial, é interessante fazer com que edifícios e atividades se localizem próximos uns dos outros, de forma que o sistema de espaços públicos resulte compacto e as distâncias a serem percorridas sejam curtas, podendo ser realizadas a pé ou por bicicletas. Já na escala local, é preciso dimensionar e desenhar os espaços públicos considerando as características humanas; dotar fachadas no nível do pedestre com unidades estreitas (lojas, bares) e muitas portas; evitar vazios no tecido urbano (como bolsões de estacionamento) e concentrar o fluxo de pedestres no nível do solo, evitando áreas e passagens elevadas ou rebaixadas.

Assim como Gehl, Frederico Holanda traduz a definição de urbanidade para uma forma física:

[...] propus que urbanidade fisicamente caracteriza: a) minimizar espaços abertos em prol de ocupados; b) menores unidades de espaços abertos (ruas, praças); c) maior número de portas abrindo para o espaço

público (jamais paredes cegas); d) minimizar espaços segregados, guetizados (becos sem saída, condomínios fechados) e efeitos panópticos pelos quais tudo se vê e vigia (HOLANDA, 2003).

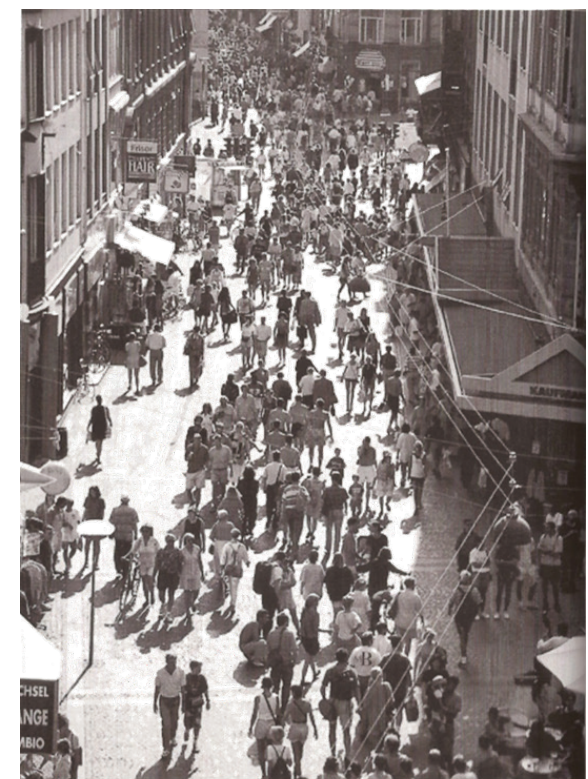
É uma definição que diz respeito ao espaço construído. Essas características espaciais têm em comum a concentração de pessoas em espaços bem delimitados, ou seja, evitar que o espaço aberto seja tão disperso e não propicie o encontro. Longas distâncias a serem percorridas pelo pedestre e espaços livres extremamente generosos e mal definidos não são propícios à apropriação de pessoas e vão-se manter praticamente esvaziados a maior parte do tempo.

Jane Jacobs (1961) destaca dois fatores fundamentais para a vida pública que podem ser alcançados pelo desenho da cidade: segurança e diversidade. O primeiro, como pré-requisito para o uso das ruas pelas pessoas; o segundo, como garantia de que a cidade não será um agrupamento de comunidades homogêneas e intolerantes umas com as outras. Seu objetivo é que haja vida urbana diversa e vibrante em todas as ruas da cidade. "É uma coisa que todos já sabem: uma rua movimentada consegue garantir a segurança; uma rua deserta, não" (JACOBS, 2007, p. 35). A autora alia segurança à grande presença de pessoas nas ruas, das quais muitas devem ser desconhecidas. Espaços públicos movimentados que abrigam tanto frequentadores antigos e assíduos (conhecidos) quanto novos e eventuais (desconhecidos) são bons e seguros para ambos.

Whyte (2009) compartilha da mesma opinião de Jacobs ao dizer que a melhor maneira de lidar com os indesejáveis no espaço público é tornar o lugar atraente para todo mundo. Seus

registros levaram-no a concluir que, de uma forma geral, quanto mais frequentado um lugar, mais seguro ele se torna. Isso porque duas coisas notáveis ocorrem num espaço público muito utilizado: há mais vigilância informal, e assim aqueles que praticam atos ilícitos tendem a ter menos lugar; e há maior sensação de segurança: um mendigo parecerá muito mais inofensivo em meio a muita gente que quando estamos a sós com ele.

A existência de boa proporção de desconhecidos no espaço público é



Tanto a avenida quanto a rua de pedestres possuem um tráfego de 85 pessoas por minuto. Na rua de pedestres, no entanto, as pessoas podem conviver umas com as outras, as pessoas passeiam, sentam-se e se levantam a todo momento, isso porque a velocidade de deslocamento é de 3 milhas por hora, em vez de 60 milhas por hora, como na avenida.

Fonte: GEHL, 2006, p. 76.

importante também para as atividades voltadas para ele. Um negócio não se desenvolve se não ampliar sua clientela e, se não ampliar sua clientela, tampouco tem razões para ampliar ou diversificar seus produtos ou serviços e horários de funcionamento. Estabelecimentos comerciais e de serviço economicamente saudáveis contribuem para movimentar a vida pública. Ao mesmo tempo, lojas, bares e restaurantes, os exemplos principais, atuam de forma bem variada e complexa para aumentar a segurança nas calçadas. . Em primeiro lugar, dão às pessoas – tanto moradores quanto estranhos – motivos concretos para utilizar as calçadas onde estes estabelecimentos existem. Em segundo lugar, fazem com que as pessoas percorram as calçadas, passando por locais que, em si, não têm interesse para uso público, mas se tornam frequentados e cheios de gente por serem caminho para outro lugar.

Dentre todas as atividades que ocorrem no domínio público, tráfego – pessoas e bens indo de um lugar para outro – é a mais abrangente. Num padrão comum de tráfego, nas ruas mistas, onde o tráfego é dividido entre pedestres, bicicletas e automóveis, ocorre uma distribuição e separação pronunciada de pessoas e atividades. Quando os que estão em trânsito são dispersos por meio de um sistema viário diferenciado, no qual cada tipo de tráfego tem sua própria rota, a separação é completa. Fica mais desinteressante dirigir, caminhar e viver ao longo de estradas e ruas, porque um número significativo de pessoas em trânsito agora está segregado de outras atividades da cidade (GEHL, 2006, p. 109). Em seus trabalhos, Gehl age com base na possibilidade de uma coexistência tranquila entre todos os meios de transporte, desde que não haja dúvidas de que a cidade tem que ser desenhada para o pedestre.

Os automóveis não deixam de ter seus benefícios, o problema surge, entretanto, quando desenhamos a cidade de tal forma que o único recurso de mobilidade possível seja eles. Jane Jacobs (1961) chama de “erosão” o processo de dar cada vez mais espaço para os automóveis (mais faixas, mais pistas, viadutos, estacionamentos). Esse processo ocorre com inevitável ônus para os pedestres e usuários de transporte público, que perdem espaço e comodidades, tendo que subordinar seus trajetos ao que lhe foi designado depois que o automóvel foi atendido.

Para reverter o processo de erosão, a autora diz que seria interessante exercer pressão sobre os automóveis, criando condições menos favoráveis a eles, tornando-os cada vez menos necessários. Os automóveis não são causa: eles são sintoma. Não ajuda em nada chamá-los de vilões e simplesmente proibi-los se a cidade permanecer desenhada de forma a depender deles. Quando as nossas cidades passarem a desestimular o uso do automóvel, surgirão cada vez mais ruas interessantes e atraentes, que possam favorecer a vida pública.

A cidade parece cada vez mais dispensável do ponto de vista utilitário, mas ainda é insubstituível da oferta de encontros. O que faz uma cidade são as relações sociais que nela acontecem. E é aí que reside a importância da urbanidade: presume encontros, o cruzamento de fluxos e as trocas entre as pessoas, nas mais diversas ordens. E para ter urbanidade é preciso contar com estruturas urbanas que amparem o encontro – do contrário, não são cidades, mas aglomerações de habitações desconectadas. Vale ressaltar aqui que a arquitetura e o urbanismo não comandam a vontade de ninguém, não determinam novas relações sociais, mas tampouco os processos sociais não são

indiferentes às morfologias dos espaços onde acontecem.

por que o Setor Comercial Sul?

“Desde sua concepção original rodoviarista às suas políticas de expansão e ocupação do solo, tudo em Brasília tem reforçado a característica de que o carro – e não o pedestre – é a medida tanto das suas políticas de planejamento urbano quanto das mais corriqueiras ações do poder público na cidade” (TENORIO, 2012, p.245). A estrutura da cidade favorece o transporte motorizado individual, em detrimento dos demais meios de mobilidade. Atestam-no, entre outros fatores, o superdimensionamento do sistema viário para atender à demanda nos horários de pico, com precárias soluções para travessias de pedestres; o tempo de semáforo sempre desfavorável à travessia destes; grandes áreas destinadas a estacionamentos públicos, especialmente nas regiões onde estão os empregos; o fato de grande parte do estacionamento da superfície da cidade ser gratuito; a tolerância de carros estacionados indevidamente ao longo de meio-fios, em filas duplas e sobre as calçadas; a falta da rede de passeios, tampouco de ciclovias, além de estruturas precárias de suporte ao transporte público.

Além disso, o desenho do espaço público para favorecer a vida pública não é uma preocupação em Brasília. O pedestre continua sendo preterido. As iniciativas voltadas para o pedestre não parecem compreender que a experiência de deslocar-se à pé precisa ser segura e prazerosa para ser encarada como opção. A distribuição de atividades e pessoas no território continua desigual e os espaços públicos, em geral, continuam vazios e desinteressantes. No entanto, é possível que se comece a trabalhar para favorecer a vida pública e valorizar seus habitantes, oferecendo-lhes espaços públicos de qualidade. E por que não começar com o Setor

Comercial Sul, integrante da escala gregária da cidade, previsto pelo próprio Lúcio Costa (1987) como um “espaço urbano mais densamente utilizado e propício ao encontro”?

“O conceito de escala foi elemento-chave utilizado na definição do partido urbanístico de Brasília” (GOROVITZ, 1985, p. 63). Lúcio Costa imaginou a cidade a partir de diferentes escalas de uso, são elas: residencial, gregária, monumental e bucólica. A residencial, constituída pelas superquadras, determina o gabarito de até seis pavimentos e predomina ao longo do Eixo Rodoviário; a monumental está presente ao longo do Eixo Monumental e reúne edifícios representativos do governo; a bucólica encontra-se nas margens do Lago Paranoá e nas extensas áreas livres da cidade, caracteriza-se por áreas de baixa densidade com grandes trechos de paisagem natural preservada e edifícios de pouca altura e muito separados; a gregária é a escala propícia ao encontro e localiza-se principalmente nas áreas contíguas à plataforma rodoviária.

Por tratar de encontro, das relações sociais, a escala gregária é a que contém a essência da vida urbana. Não é à toa que Lúcio Costa localizou-a no encontro dos eixos e, no centro de tudo, a plataforma rodoviária. Para ele, o centro social, comercial e de diversões seria o “coração da cidade” e esclarece: “Esse foco urbano de congestão foi deliberadamente concebido para fazer contraponto aos desafogados e serenos

espaços das superquadras comerciais” (COSTA, 1995). Deve-se entender, portanto, que a escala gregária seria o local de encontro, o lócus da urbanidade do Plano Piloto.

O Setor Comercial Sul congrega em seu sítio não só atividades de caráter local, mas de caráter regional (é lá onde estão localizadas as sedes da Infraero e da Embratel, por exemplo). Além de ser um marco referencial na estrutura urbana do Plano Piloto, funciona como elemento articulador dos diversos setores do centro de Brasília – no caso, do seu centro funcional. Holanda (2010, p. 59) afirma que a cidade possui três centros: o centro funcional, ponto em torno do qual se concentra a maioria dos empregos e serviços; o centro demográfico ou o “centro de massa”, ponto que minimiza a distância per capita média para os habitantes da metrópole, considerado o local de moradia; e o centro morfológico, ponto mais cessível fisicamente, em média, a todos os demais pontos da cidade, considerando o sistema viário. Brasília seria, portanto, uma cidade tricéfala, em que os três centros separam-se por grandes distâncias. O seu centro funcional localiza-se no cruzamento dos dois

elementos estruturadores do Plano – Eixo Monumental e Eixo Rodoviário. O centro demográfico fica no Guará, cidade satélite 15 km a sudoeste do Plano. Já o centro morfológico está situado na Estrada Parque Indústria e Abastecimento, a sudoeste do Plano.

O Setor Comercial Sul é o lugar do centro de Brasília que mais se aproxima a um centro urbano “tradicional”, quer pela diversidade de pessoas que vem aqui para vários fins, quer pelo tipo de apropriação dos espaços daí resultantes. No entanto, a falta de manutenção e o foco no espaço fechado em detrimento do

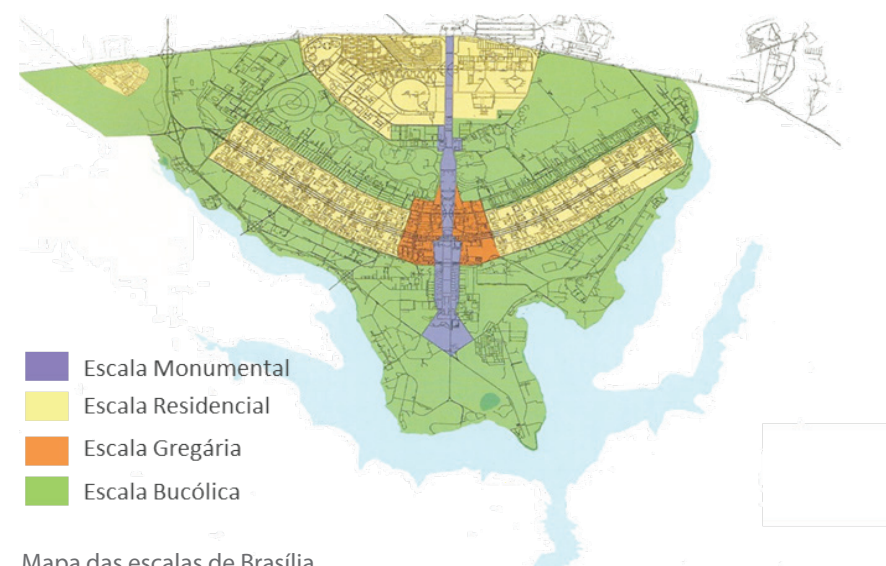


Brasília, cidade “tricéfala”. Fonte: HOLANDA, 2010, p.61

espaço público colaboraram por transformá-lo em uma área bastante degradada. Esses fatores acabaram por levar ao enfraquecimento de sua identidade e à alteração de características importantes, como o mau uso das praças, que não oferecem o mínimo de conforto, e a circulação de pedestres destruídas, desniveladas e tomadas por carros (MORAES, 2009).

Mesmo imerso em grandes áreas de estacionamento, o Setor Comercial Sul é hoje uma das áreas mais difíceis de estacionar na cidade. O déficit de estacionamento faz com que automóveis estacionem indevidamente ao longo de meio-fios, em filas duplas, sobre as calçadas ou invadam áreas livres públicas em busca de espaço. Isso porque, devido à falta de incentivo ao transporte público e facilidade proporcionada pelos carros, a maioria das pessoas utilizam o automóvel para chegar ao local. Assim, o trânsito na área se tornou uma das maiores dores de cabeça para a população. A insatisfação, por parte de todas as parcelas da população, é geral, e os prejuízos socioambientais advindos desta situação são enormes. E estes tendem a piorar cada vez mais caso não sejam adotadas políticas mais eficientes.

É importante mencionar aqui a intenção do



Mapa das escalas de Brasília.
Fonte: <http://revistamdc.files.wordpress.com/2011/02/insustentaveis-fig04.jpg>

governo em “solucionar” o problema do estacionamento no centro, estimulando com isso o transporte particular. A ideia era criar de 15 a 20 mil vagas, a maioria em garagens subterrâneas no Setor Comercial Sul, que seriam construídas por meio de parcerias público-privadas. A previsão inicial estimou o valor da hora de estacionamento em torno de três reais, o que gerou polêmica e fez o governo declarar que ainda estava estudando a proposta, a qual não voltou mais à tona (TENORIO, 2012). No entanto, o problema não é a falta de vagas, mas o excesso de carros. Essa mudança de visão do problema muda completamente a busca por soluções: em vez de se preocupar em criar mais vagas, todos os esforços devem se concentrar em diminuir o número de carros na cidade no período comercial.

A intenção de desafogar o trânsito é, sem dúvida, benéfica e deve ser perseguida. A motivação para isso, no entanto, não deve ser a preocupação em dar espaço suficiente a todos os carros que circulam pela cidade, com o aumento do número das pistas de rolamento nas vias e implantação de mais e mais áreas de estacionamento. O compromisso deve ser com um padrão de mobilidade mais eficiente e ambientalmente desejável, em um cenário de menos automóveis nas ruas. A cidade ainda continua a colocar como prioridade o conforto do automóvel, que não recebe uma política de desencorajamento. Todavia, quando se pretende realizar uma ação voltada para o transporte público sem penalizar o transporte particular, o carro continua sendo a opção mais tentadora (TENORIO, 2012).

Por esse motivo, procura-se com este trabalho desencorajar o uso do automóvel por meio da redução dos estacionamentos no Setor Comercial Sul e por meio da adoção de outros meios de mobilidade mais sustentáveis, como as ciclovias. Essa medida pode e deve ser adotada por ser uma área bem dotada de transporte público: a via W3 e Eixo L, que tangenciam o setor, são uma das principais rotas de ônibus da cidade e, além disso, há uma estação do metrô nessa localidade. Menos carros nas

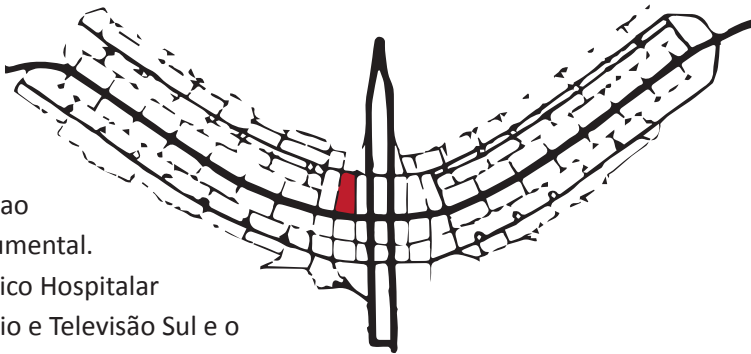
ruas significa mais pessoas nas ruas. E mais pessoas nas ruas significa incentivo para a abertura de mais lojas, restaurantes, bares e cafés, favorecendo o florescimento de atividade comercial variada.

Com exceção dos Setores de Diversões, Hoteleiro e Hospitalar, que ainda possuem algumas atividades noturnas, os demais setores centrais praticamente desaparecem ao cair da noite – incluindo-se aí o Setor Comercial Sul. Como não há incentivo algum à vida noturna, esses locais gradualmente desertificam-se a partir das 18h. O mesmo acontece nos domingos e feriados, até mesmo durante o dia. A cidade recebe gente de muitos lugares e, no entanto, o centro da cidade, com toda infraestrutura para recebê-los, praticamente não funciona à noite. Esses espaços subutilizados constituem um verdadeiro desperdício social, cultural, financeiro, ambiental. No entanto, mais grave que o desperdício de infraestrutura, é o desperdício de gente e de todas as possibilidades de interação que deixam de ocorrer. Por isso também é um dos objetivos deste trabalho a implementação de atividades noturnas no setor, favorecendo a vida pública em todos os períodos do dia e da semana.

Gehl diz que a vida acontece quando se está a pé (2006, p. 72). É por esse motivo que toda a atenção deste trabalho é dada ao pedestre – seus locais de trajeto e permanência. Apesar de desinteressantes e mal cuidados, acredita-se que os espaços públicos do Setor Comercial Sul possuem um potencial inestimável para dar suporte a uma vida pública muito mais intensa, variada e atraente, inclusive durante os períodos noturnos e durante os finais de semana. Além disso, o setor é capaz de incorporar uma série de princípios de desenho que o favoreçam. Vem daí – e do desejo de oferecer uma contribuição para a identificação individual e coletiva da população com espaço urbano do centro da cidade – sua escolha como área de estudo.

localização

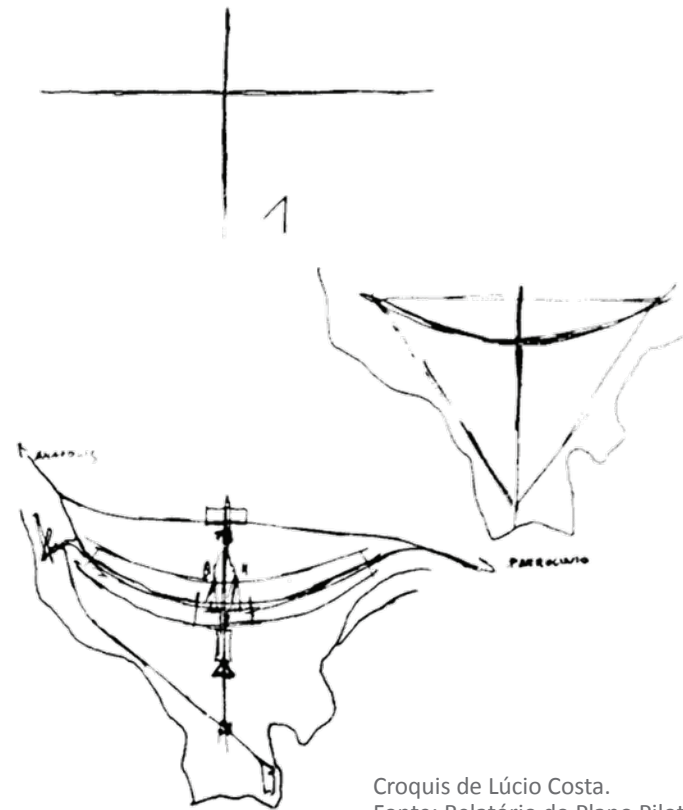
O Setor comercial Sul localiza-se na área central do Plano Piloto, Brasília, próximo ao cruzamento dos eixos Rodoviário e Monumental. Imediatamente vizinhos são o Setor Médico Hospitalar Sul, o Setor Hoteleiro Sul, O Setor de Rádio e Televisão Sul e o Setor Bancário Sul. Além disso, ressalta-se também a sua proximidade com o Parque da Cidade.



Planta de Situação do Setor Comercial sul. Fonte: Adaptado de Google Earth.



histórico



Croquis de Lúcio Costa.
Fonte: Relatório do Plano Piloto de Brasília, COSTA, 1956.

O Plano Piloto “nasceu do gesto primário de quem assinala um lugar ou dele toma posse: dois eixos cruzando-se em ângulo reto, ou seja, o próprio sinal da cruz” (COSTA, 1956). Ao longo do eixo arqueado – hoje chamado de Eixo Rodoviário – dispôs-se os setores residenciais. Como decorrência dessa concentração residencial, os centros cívico e administrativo, o setor cultural, o centro de diversões, o centro esportivo, o setor administrativo municipal, os quartéis, as zonas destinadas a armazenagem, ao abastecimento e às pequenas indústrias locais e, por fim, a estação ferroviária, foram-se naturalmente ordenando e dispondo ao longo do eixo transversal – que passou, assim, a ser o Eixo Monumental do sistema.

Lateralmente à intersecção dos dois eixos, localizaram-se o setor bancário e comercial, o setor dos escritórios de empresas e profissões liberais, e ainda os amplos setores do varejo comercial. Nas palavras do próprio urbanista:

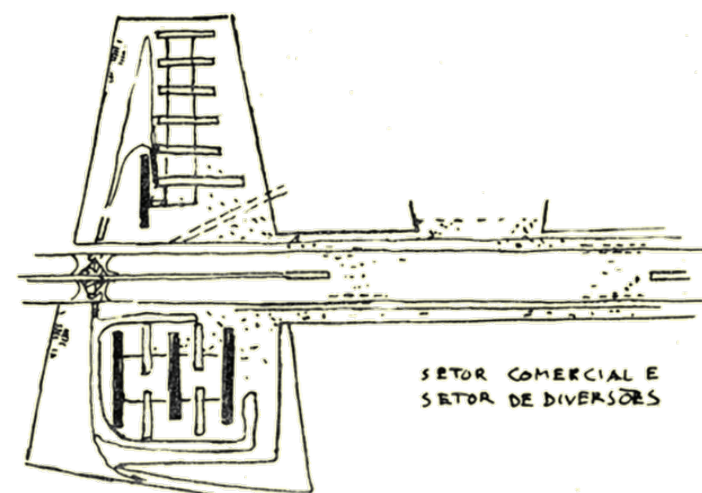
“Lateralmente a esse setor central de diversões, e articulados a ele, encontram-se dois grandes núcleos destinados exclusivamente ao comércio — lojas e ‘magasins’, e dois setores distintos, o bancário-comercial, e o dos escritórios para profissões liberais, representações e empresas, onde foram localizados, respectivamente, o Banco do Brasil e a sede dos Correios e Telégrafos. Estes núcleos e setores são acessíveis aos automóveis diretamente das respectivas pistas, e aos pedestres

por calçadas sem cruzamento, e dispõem de auto-portos para estacionamento em dois níveis, e de acesso de serviço pelo subsolo correspondente ao piso inferior da plataforma central. No setor de bancos, tal como no dos escritórios, previram-se três blocos altos e quatro de menor altura, ligados entre si por extensa ala térrea com sobreloja de modo a permitir intercomunicação coberta e amplo espaço para instalação de agências bancárias, agências de empresas, cafés, restaurantes, etc. Em cada núcleo comercial, propõe-se uma sequência ordenada de blocos baixos e alongados e um maior, de igual altura dos anteriores, todos interligados por um amplo corpo térreo com lojas, sobrelojas e galerias. Dois braços elevados da pista de contorno permitem, também aqui, acesso franco aos pedestres” (Relatório do Plano Piloto de Brasília. COSTA, 1956)

Pode-se considerar que o Setor Comercial Sul, juntamente com outros setores, foi projetado para exercer as funções típicas de centro urbano. A escolha pela escala gregária e o desenho permeável (edifícios sobre pilotis e galerias de pedestres) reflete a intenção de torná-lo um local de encontro e convívio social. Lúcio Costa pensou nos setores Comerciais e de Diversões, como aqueles nos quais a escala gregária das áreas urbanas centrais tradicionais seria reproduzida: Picadilly Circus, Times Square e Champs Elysées, assim como a movimentada Rua do Ouvidor, no centro do Rio de Janeiro, foram explicitamente citadas como tendo servido de inspiração para essas áreas.

Trinta anos decorridos desde a apresentação do plano-piloto ao júri internacional que escolheria a proposta a ser implantada, Lúcio Costa, no documento intitulado Brasília Revisitada, diz:

“Reexaminar os projetos dos setores centrais, sobretudo os ainda pouco edificadas, no sentido de propiciar a efetiva existência da escala gregária — além da Rodoviária e dos dois Setores de Diversões — prevendo percursos contínuos e animados para pedestres e circulação de veículos dentro dos



Croqui de Lúcio Costa para o Setor Comercial Sul e o Setor de Diversões.

vários quarteirões, cuja ocupação deve, em princípio, voltar-se mais para as vias internas do que para as periféricas [...] Neste mesmo sentido, não insistir na excessiva setorização de usos no centro urbano — aliás, de um modo geral, nas áreas não residenciais da cidade, excetuando o centro cívico. O que o plano propôs foi apenas a predominância de certos usos, como ocorre naturalmente nas cidades espontâneas” (COSTA, 1987).

Em carta destinada ao Secretário José Carlos de Mello, em 1983, ele acrescenta:

“Embora tardiamente, acho importante esclarecer que ao definir os vários setores da área central da cidade — bancário, comercial, hoteleiro, etc. — pretendi simplesmente acentuar a prevalência em certas áreas de determinado tipo de atividades, sem com isso excluir a instalação ali de atividades de outra natureza necessárias ao conforto dos usuários e à animação da vida local” (Lúcio Costa. Carta ao Secretário José Carlos de Mello, 1983).

O que se pode perceber é uma preocupação de Lúcio Costa com o acesso não só de veículos, mas também de pedestres, a todas as partes do centro urbano, de forma que todos os setores estivessem interligados entre si arquitetônica e urbanisticamente. A postura original do arquiteto teve em seu desenho o conceito de cidade não apenas ordenada e eficiente, mas também aprazível e atraente ao passeio e à vivência. No entanto, a área do centro, onde melhor se deveria reproduzir a urbanidade das cidades tradicionais, consiste numa de suas partes mais segregadas no que diz respeito às suas relações com o entorno. O pedestre encontra diversas dificuldades e barreiras para se locomover de um setor ao outro.

Especificamente sobre o Setor Comercial Sul, essa é talvez a parte do centro da cidade que mais se parece com a urbanidade das cidades tradicionais pela variedade de atividades que nela se localizam, e pelas muitas e diversas pessoas que vêm diariamente ao lugar. Entretanto, essa urbanidade desaparece rapidamente nas primeiras horas da noite devido à ausência de atividades de lazer e à extrema setorização do setor — criticada, inclusive, pelo próprio Lúcio Costa. Além disso, o setor é separado dos seus vizinhos por vias arteriais (algumas delas semienterradas) e parques de estacionamentos que “emolduram” o conjunto de seus edifícios. Tudo isso contribui ainda mais para o isolamento desse setor das outras partes do centro, fortalecendo as marcantes descontinuidades que encontramos na área central do Plano Piloto e prejudicando a urbanidade.

Imagens antigas do Setor Comercial Sul..
Fonte: Arquivo Público do DF.



características gerais

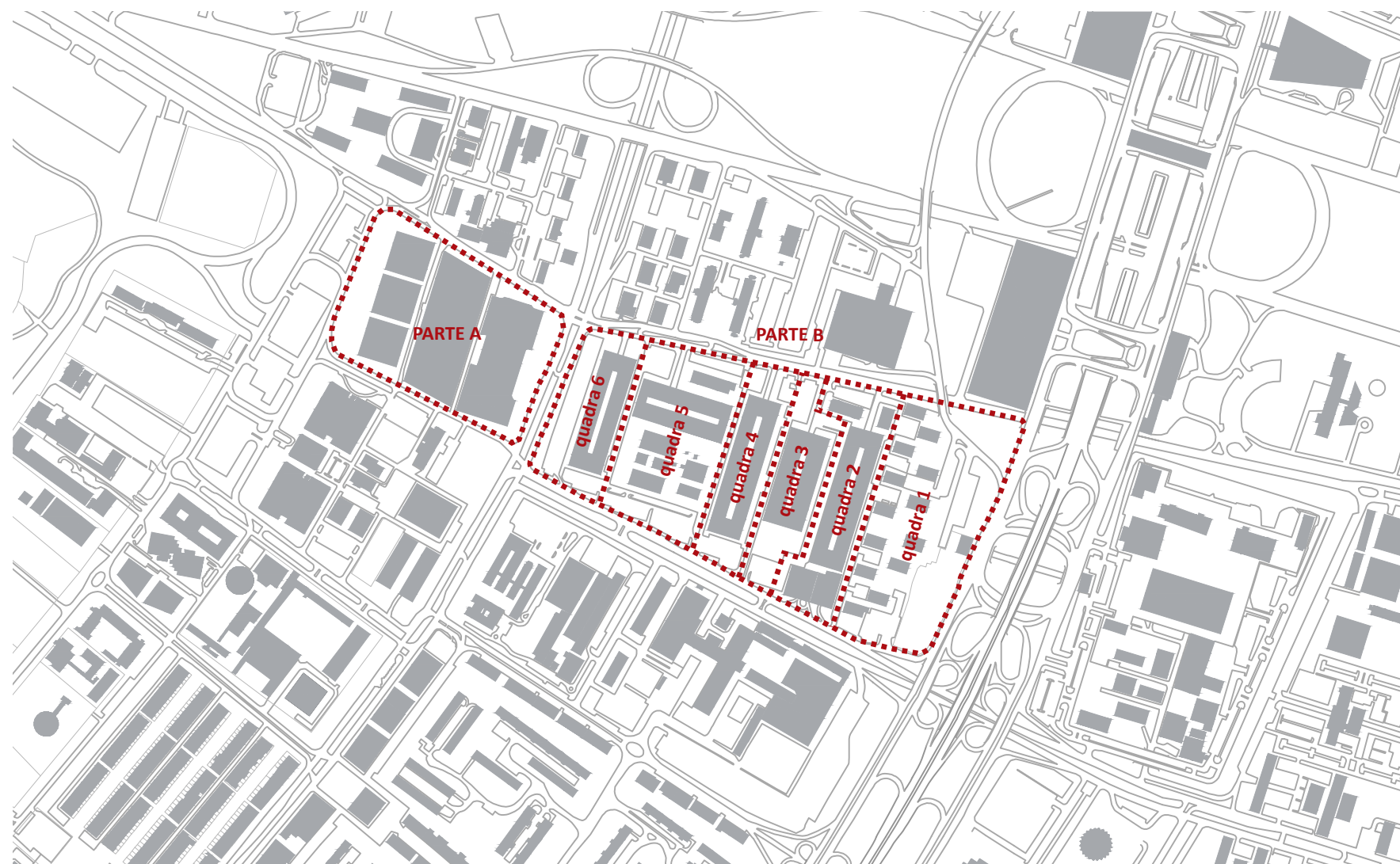
O Setor Comercial Sul possui aproximadamente 42 hectares e pode ser dividido em duas partes: a parte A, situada entre a via W3 e a via W4 Sul, e a parte B, entre o Eixo Rodoviário e a via W3 sul. Constitui objeto de estudo deste trabalho apenas a parte baixa do setor, a qual é dividida em seis quadras comerciais, separadas por vias transversais ao setor.

Não se trata na verdade de um setor “comercial”, mas de um lugar onde um número bastante variado de categorias da divisão técnica do trabalho se estabelecem, complementares entre si, complementares ao trabalho doméstico e complementares, inclusive, ao trabalho político-administrativo. São serviços principalmente demandados pela população, que independem do caráter da cidade e que não são oferecidos diretamente pelo Estado (HOLANDA, 1985, p.46). Assim, o Setor Comercial Sul não é, em sua essência, um centro de comércio de compra e venda de produtos, mas sim de negócio, de mercado. Ao todo, reúne 106 (cento e seis edifícios), onde se concentram empresas e escritórios com diferentes especialidades.

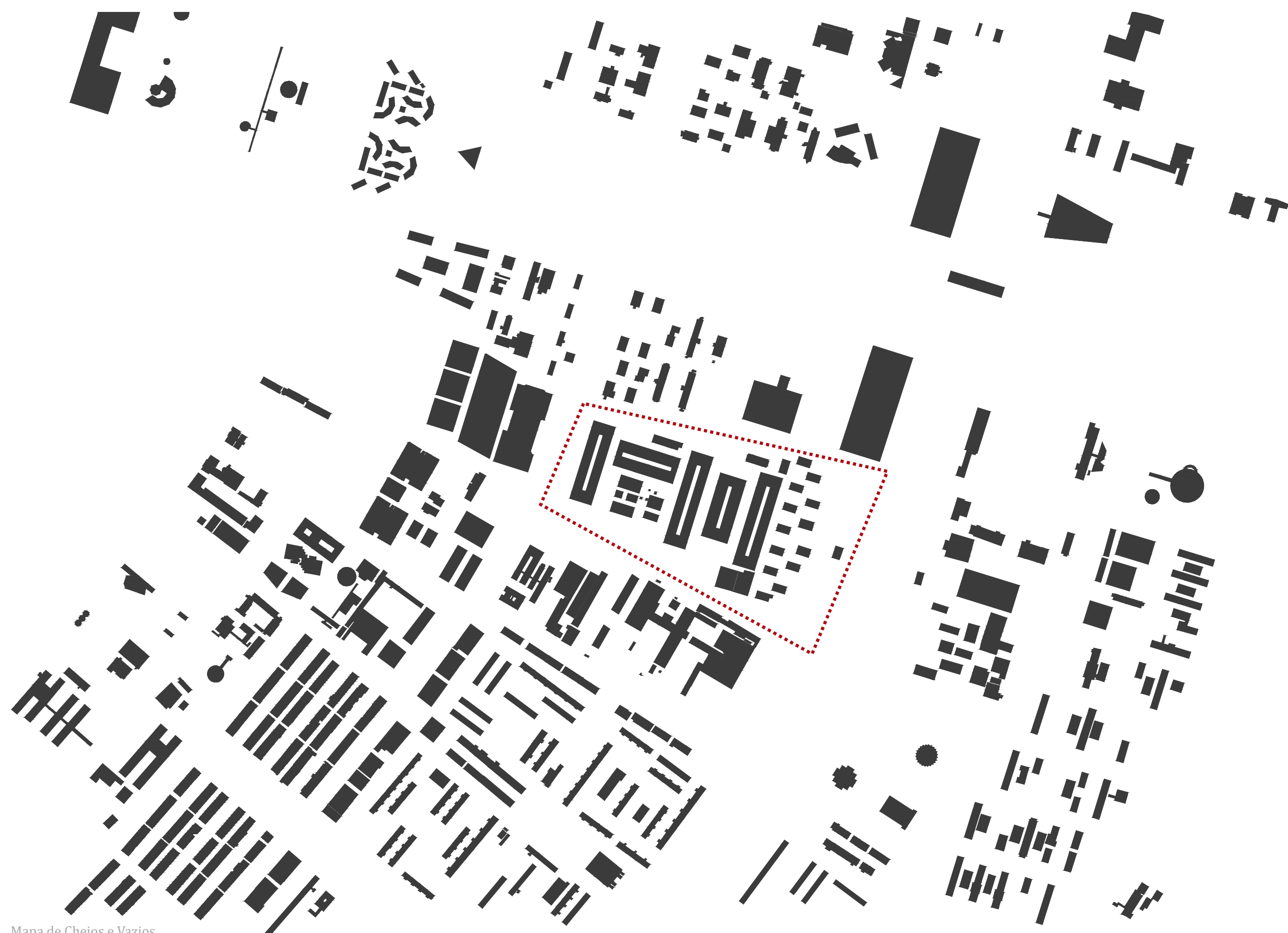
A grande quantidade de pessoas ali presentes também favorece a ocorrência de mercado informal nos espaços abertos: os ambulantes estão em todas as quadras do setor, principalmente nas galerias.

Juntamente com as demais quadras da zona comercial, hoteleira e bancária, apresenta gabaritos e densidade de usos ocupação superiores ao restante do Plano Piloto. Essa densidade, entretanto, acontece de forma não compacta e verticalizada. Apesar da alta densidade, o setor possui grandes áreas livres, principalmente nas laterais das quadras, formando grandes bolsões de estacionamento. São aproximadamente 38592m² destinados a estacionamentos e 1856 vagas, mas que não atende a crescente demanda de usuários. Para efeito de cálculo, considerou-se apenas as vagas formais.

Observa-se pouca presença de idosos e crianças na área. Há de se considerar que a setorização da cidade induz determinadas práticas: a natureza utilitária das áreas centrais condiciona a ocupação do espaço – as pessoas que nele se encontram, quase exclusivamente, encontram-se na faixa de idade economicamente ativa. Ainda assim – com exceção do período noturno – há muita vitalidade no local. As pessoas participam de trocas de todos os tipos: há provocações, desentendimentos, pessoas conversando, olhando os passantes, cumprimentando um ou outro, comprando. Enfim, toda a dinâmica de uma vida pública com seus encontros e confrontos.



Presença de vendedores ambulantes no Setor Comercial Sul.





N
Mapa de Permeabilidades e Barreiras
0 50 100 200 300 400 500 m

uso e ocupação do solo

De acordo com o mapa ao lado, conclui-se que todo o setor destina-se ao uso de comércio e serviços. Além disso, constatou-se a presença de quatro espaços de permanência no setor: a Praça dos Artistas, na quadra 5, mais a oeste; logo abaixo, ainda na quadra 5, há uma praça que não tem nome; na quadra 03, a Praça do Povo; e, por fim, na quadra 01, também há uma praça que não tem nome definido. Embora não tenham nome, a praça da quadra 05 e da quadra 01 são facilmente legíveis pelo tratamento paisagístico que recebem. Por praticidade, decidiu-se chamá-las de Praça do Posto Policial e Praça do DFtrans, respectivamente, já que contam com esses equipamentos.

- Residencial unifamiliar
- Residencial multifamiliar
- Comercial
- Institucional
- Institucional hospitalar
- Institucional hospitalar
- Institucional escolar
- Turismo
- Espaços de permanência
- Sistema viário



abrangência

As atividades que acontecem no Setor Comercial Sul têm caráter central. É lá, por exemplo, onde se situam os edifícios da Secretaria de Estado de Habitação Regularização e Desenvolvimento Urbano (SEDHAB), dos Correios, da Embratel e de outras importantes empresas públicas e privadas. É por esse motivo que atraí milhares de pessoas diariamente, vindas não só do Plano Piloto, mas de todas as cidades do entorno.



- Local
- Central
- Regional

uso noturno

Com exceção de uma boate, que funciona somente às sextas e aos sábados, e dois bares, que ficam abertos até as 20h de segunda a quinta e até 00h nas sextas, não há atividades noturnas no Setor Comercial Sul. O seu horário de utilização é limitado. Isso porque o setor agrupa atividades com o mesmo horário de funcionamento – entre oito horas da manhã e seis horas da tarde dos dias comerciais – atraindo um grande contingente de pessoas esse horário, mas ficando vazio fora dele. Com isso, durante a noite, torna-se propício à ocorrência de atividades ilícitas, como, por exemplo, o consumo de drogas.

- Teatros, cinemas e boates ★
- Hotéis e pousadas ▲
- Restaurantes e Bares ●
- Shopping ■
- Estação de metrô ▣
- Parque ○
- Instituições de ensino □
- Hospitais +
- Templos e igrejas †
- Rodoviária ▤
- Lojas 24 horas ○



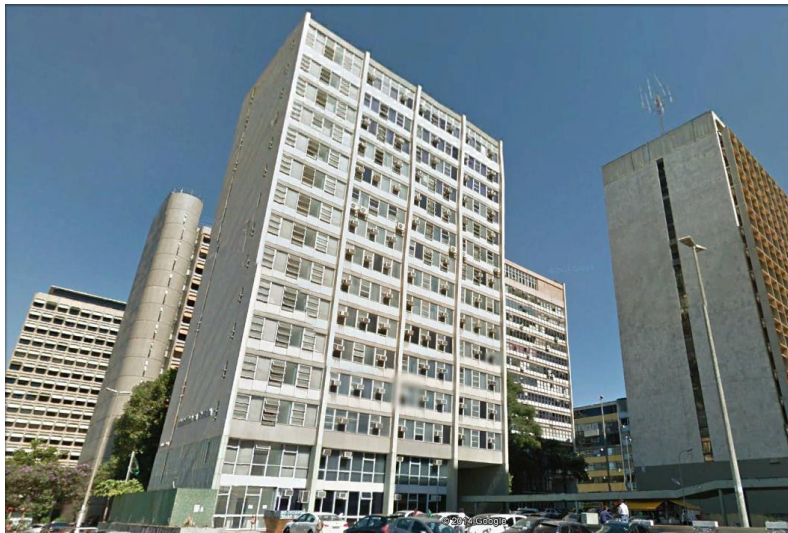
N
Mapa de Uso Noturno
0 50 100 200 300 400 500 m

tipos edifícios

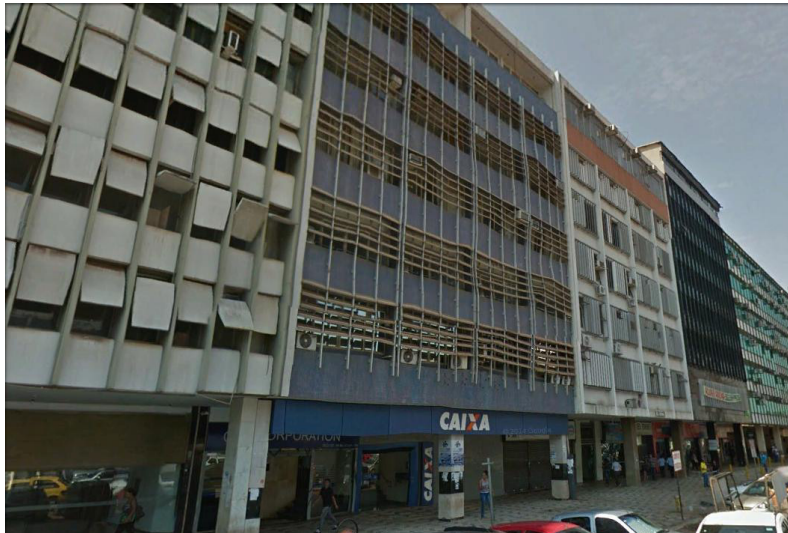
Há grande variedade de alturas no setor. Nas quadras 2, 4 e 6, os edifícios têm oito pavimentos, já contando com térreo e sobreloja. Na quadra 3, têm 4 pavimentos, também contando com loja e sobreloja. Na quadra 5, dois pavimentos. Já na quadra 1, os edifícios possuem 16 pavimentos.

Os tipos de edifícios são basicamente dois: os alongados e predominantemente horizontais e os edifícios torre, compactos e nitidamente verticais. Estes possuem as fachadas principais voltadas para o sentido norte-sul e estão situados de forma isolada um do outro, enquanto aqueles apresentam as fachadas principais voltadas para o sentido leste-oeste e são geminados. O térreo dos edifícios, na maioria dos casos, é ocupado por comércio. O tamanho das testadas garante certa diversidade de lojas, grande parte com fachadas ativas.

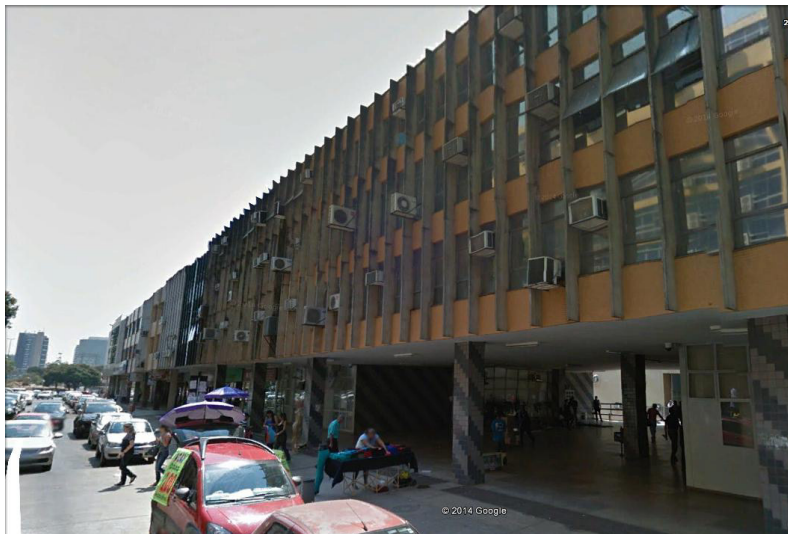
Tipo edifício quadra 01 - 16 pavimentos.



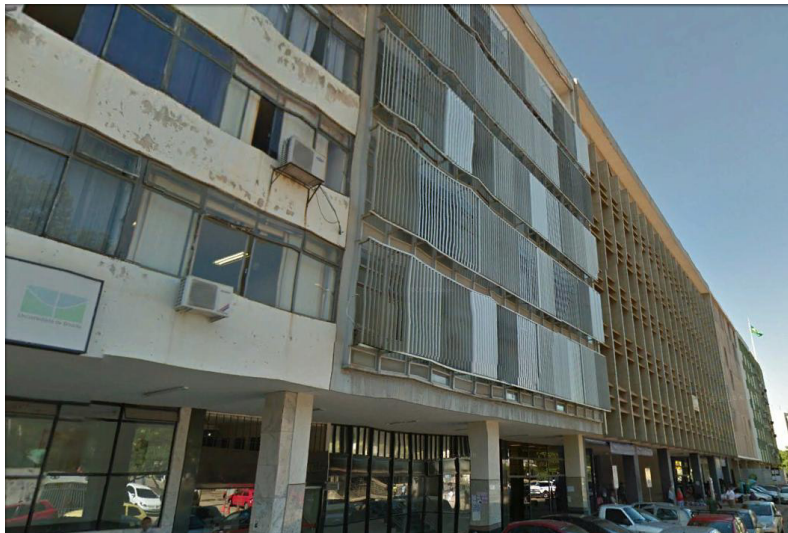
Tipo edifício quadra 02 - 6 pavimentos mais loja e sobreloja.



Tipo edifício quadra 03 - 4 pavimentos mais loja e sobreloja.



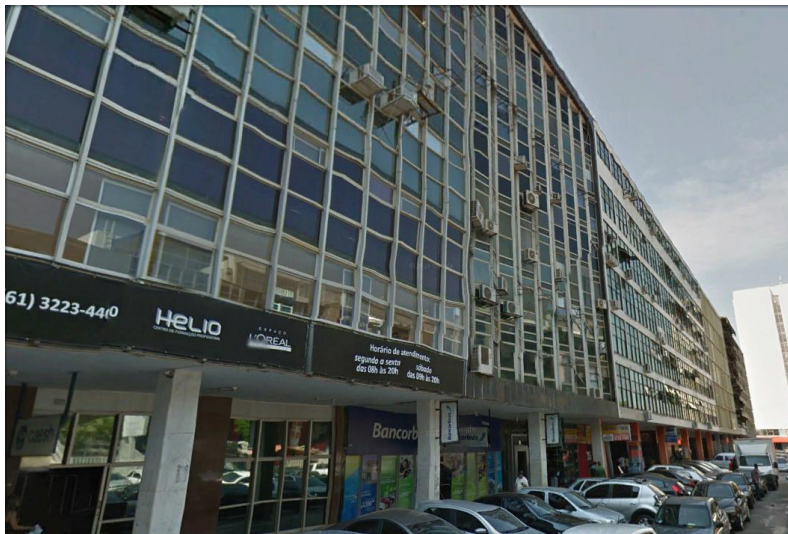
Tipo edifício quadra 04 - 6 pavimentos mais loja e sobreloja.



Tipo edifício quadra 05 - loja e sobreloja.



Tipo edifício quadra 06 - 6 pavimentos mais loja e sobreloja.

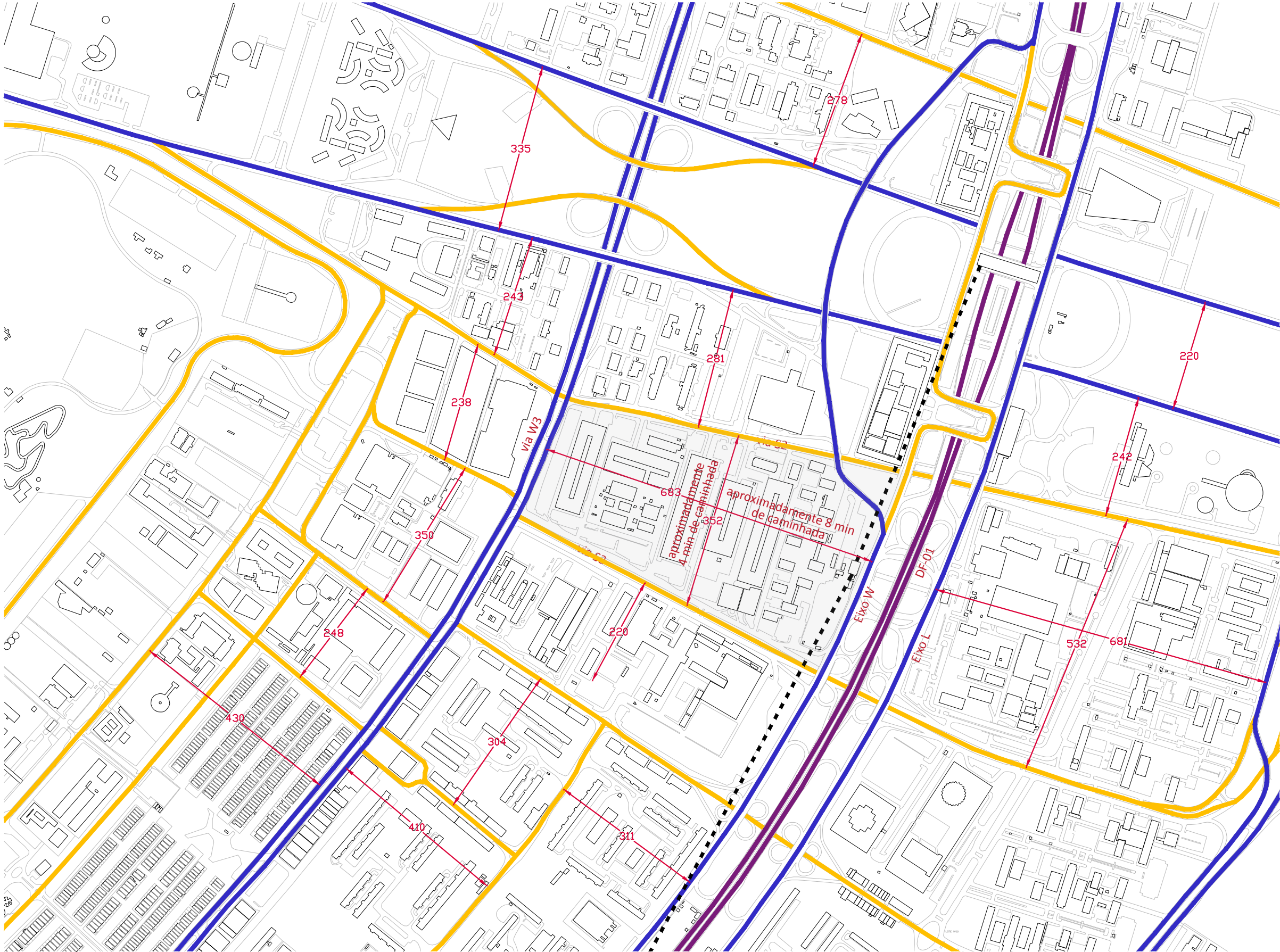




sistema viário

A oeste, encontra-se a Avenida W3, via arterial importante para deslocamento norte-sul no Plano Piloto. Apesar de o setor continuar para além da W3 por mais três quadras, aqui considera-se apenas a parte limitada por essa via, já que o restante não faz parte do objeto de estudo. A leste, encontra-se o início do Eixo W, via de trânsito rápido que atravessa toda a Asa Sul.

As vias de fluxo secundário ou vias coletoras S2 e S3 delimitam o Setor Comercial Sul ao norte e ao sul, respectivamente, e o separam do Setor Hoteleiro e do Setor Hospitalar. São vias largas que funcionam como limites visuais para o pedestre, embora seja possível atravessá-las em alguns pontos. As vias locais dividem o setor em quadras e dão acesso aos bolsões de estacionamento internos ao setor, os quais vivem lotados nos horários comerciais e desertos durante a noite.



fluxos

É possível identificar claramente um eixo de fluxos de pedestres intenso que atravessa todo o setor no sentido leste-oeste, quase em linha reta. Ele acontece em ambos os sentidos. A leste, os principais pontos de origem e destino são a Rodoviária e a Estação de Metrô e, em menor grau, o Setor Bancário e Setor de Diversões Sul (conhecido como CONIC). A oeste, percebe-se que o fluxo se dá em direção ao shopping Pátio Brasil e às paradas de ônibus da W3, mas dali também se pode ir para o Setor de Rádio e Televisão e Parque da Cidade. O fluxo é menos intenso, ou pelo menos mais disperso, na direção dos setores Hospitalar e Hoteleiro. Além de identificar as fontes que motivam o fluxo de pessoas, convém notar que a própria morfologia do setor contribui para canalizá-lo em um eixo nítido. Isso porque seus prédios possuem galerias que os atravessam e que correspondem ao eixo de circulação citado no mapa. Essas galerias, além de oferecerem proteção ao sol e à chuva, abrem caminho que trespassa o Setor comercial no sentido longitudinal.



lojas

- Lojas financeiras
(bancos, lotéricas, crédito pessoal)
- Lojas alimentação
(restaurantes, lanchonetes, mercado)
- Lojas de saúde
(clínicas, farmácia, laboratório)
- Lojas de suporte para escritórios
(livrarias, papelarias, gráficas)
- Instituições
(SENAC, SESC, Sedhab...)
- Instituições culturais
- Lojas de artigo pessoal
(roupas, sapataria, óticas, joalherias)
- Outros
(imobiliárias, turismo, elétricas)
- Cursos
- Entradas edifícios
- Lojas vazias



lojas

Como se pode perceber com o mapa ao lado, há diferentes tipos de lojas no setor, desde lojas que atendem as necessidades do dia a dia até instituições de caráter regional. No entanto, são lojas que funcionam somente durante o dia, de 08 às 18h, durante o horário do expediente. Algumas delas fecham antes mesmo do fim do expediente, como é o caso da maioria dos restaurantes, que funcionam apenas das 11h às 15h. Fora desse horário, suas fachadas são fechadas por portões de metais. Atividades culturais como cinemas e teatros são ausentes. Há apenas uma instituição de caráter cultural, o Museu do Automóvel.



Variedade de lojas no Setor Comercial Sul.

introdução

Em arquitetura, há duas maneiras de teorizar. Ela pode ser considerada como variável dependente – decorre de fatores que a originam – ou variável independente – ela nos afeta e ao meio ambiente. A arquitetura como variável dependente é estudada como resultado de determinações do ambiente socionatural onde se realiza: clima, relevo, geologia, hidrografia, disponibilidade de materiais; conhecimento científico- tecnológico, interesses econômico-político. Resulta disto. Quando variável independente, estuda como a arquitetura impacta nossas vidas e o meio ambiente natural: ela determina se atividades têm suporte adequado para seu funcionamento; se condições higrotérmicas são confortáveis; se há sensação de beleza etc. A arquitetura resulta nisto (HOLANDA, 2010, p. 26).

O foco desta parte do trabalho está na segunda maneira, na arquitetura como variável independente. Mais especificamente, em como a configuração do Setor Comercial Sul afeta as pessoas. Olha-se para o lugar com sua lente específica para identificar os atributos físicos que favoreçam ou não o atendimento das expectativas sociais a ela relacionadas. Procurou-se considerar o Setor Comercial Sul em todas as suas dimensões e detectar em que seu desempenho é bom e em que é mau, por meio da observação direta de como as pessoas se apropriam do espaço. Além disso, foram elaboradas plantas específicas que permitiram a caracterização de sua realidade física e um conhecimento mais aprofundado de suas configurações, pois as informações disponíveis hoje sobre o Setor Comercial Sul são bastante superficiais e incompletas quando se deseja fazer um estudo mais aprofundado desse local.

A seguir, pode-se observar as diferenças entre a planta obtida do SICAD e a planta elaborada após várias visitas e levantamentos feitos no setor.



Planta obtida no SICAD.

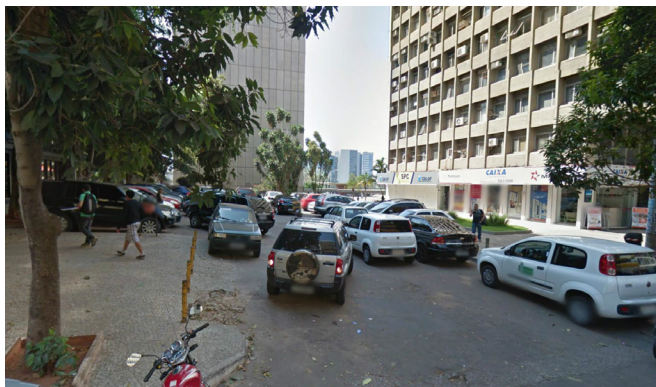
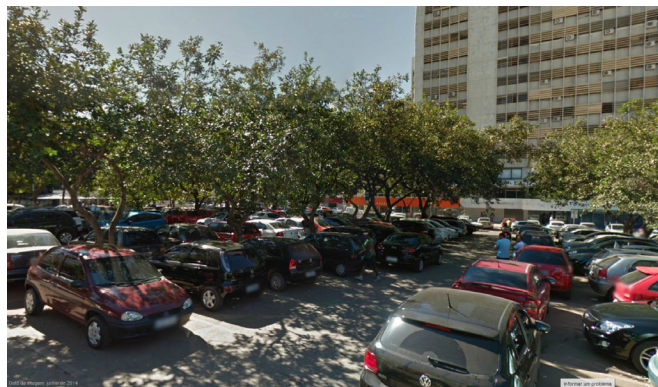


Planta produzida após levantamentos no Setor.

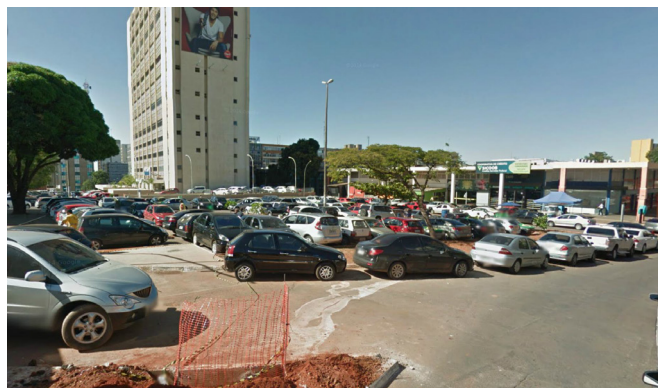
dificuldades para os pedestres - bolsões de estacionamento



dificuldades para os pedestres - bolsões de estacionamento



Fica claro que em Brasília a ênfase foi colocada na mobilidade veicular, o que resulta em grandes áreas destinadas a estacionamento. Esta prioridade geralmente tem como preço a deterioração do espaço público e a baixa qualidade de vida. No Setor Comercial Sul, não é diferente. Há grandes bolsões de estacionamento, principalmente nas suas laterais, o que contribui para segregar ainda mais o setor dos demais setores do centro da cidade. Além disso, essas grandes áreas destinadas aos veículos torna a experiência de caminhar dentro do setor em uma atividade desagradável.



Grandes bolsões de estacionamento no Setor, os quais atrapalham o fluxo de pedestres.

Comparação - Centro de Copenhagen



Copenhague representa a cidade tradicional Europeia que cresceu devagar e na década passada realizou esforços no sentido de reduzir espaços de estacionamento em favor de espaços públicos e da vida pública. A eliminação do tráfego no centro, juntamente com a gradativa redução das opções de estacionamento, contribuíram significativamente para limitar o tráfego na área central da cidade. Isso criou boas condições para se caminhar e exercer atividades de recreação no centro da cidade.

Copenhague	Setor Comercial Sul
1.150.000 m2	210.530 m2
2700 vagas	1856 vagas
3% da área destinada a vagas	12% da área destinada a vagas

dificuldades para os pedestres - taludes e arrimos



dificuldades para os pedestres - taludes e arrimos



Exemplos de taludes e arrimos no Setor Comercial Sul, os quais constituem barreiras para o pedestre.

Legenda

- arrimo
- taludes

dificuldades pedestres - travessias e calçadas



dificuldades pedestres - travessias e calçadas



Passagens de pedestres tomadas por carros.



Dificuldade de travessia para o pedestre. Nas duas primeiras fotos, a via W3, com seu intenso fluxo de carros e pouco tempo para o pedestre atravessar. Na terceira foto, faixa de pedestre sem continuidade na via S3.



Calçadas estreitas e como muitos elementos que as obstruem, como mobiliário, vegetação, lixo.



Pavimento sem uniformidade e manutenção, desencorajando o caminhar.

Legenda

eixo de circulação interrompido por carros

dificuldade de travessia da via

calçadas ou trechos estreitos

calçadas interrompidas

fachadas do piso térreo - bordas ativas e passivas



fachadas do piso térro - bordas ativas e passivas

A qualidade das fachadas que fazem face às calçadas é um fator extremamente importante na qualidade de uma área urbana. Fachadas térreas de boa qualidade são aquelas ricas em detalhes e atraentes para se caminhar ao longo, interessantes para se olhar , tocar e parar ao lado. Atividades no interior dos prédios e aquelas que ocorrem nas ruas se enriquecem mutuamente. Fachadas de piso térreo interessantes são também um bom motivo para se passear pela cidade à noite. Paredes cegas, ao contrário, enfatizam a falta de motivo para visitar a cidade fora do horário de trabalho.

As fachadas térreas são um fator importante no ambiente das ruas lhes oferecendo vida e experiência. Para se conceber uma cidade viva e atraente, uma parte importante das fachadas do piso térreo devem ser abertas, transparentes e convidativas.



Bordas ativas

Com transparências, sem barreiras visuais, o que permite as pessoas saberem o que está acontecendo do lado de dentro e também o contrário, ou seja, permite que as pessoas de dentro saibam o que está acontecendo fora. Fornecem ao pedestre um alto grau de estímulo visual. As pessoas naturalmente se reúnem ao longo dessas bordas.

Bordas passivas
Uma borda passiva e sem graça não traz contribuição ao espaço público. Caminhar por este tipo de piso térreo é uma experiência aborrecida e pouco atraente, por isso os pedestres tendem a procurar outras rotas. Ao escurecer, lugares que não possuem portas ou janelas abrindo para ele tendem a provocar medo, pois a ausência de “olhos” para a rua causam sensação de insegurança.



Legenda

- partes cegas, sem transparência
- partes transparentes (permite visibilidade de fora para
- portas

fachadas do piso térreo - unidades grandes e pequenas



Fachadas piso térreo
Escala 1:2500



fachadas do piso térreo - unidades grandes e pequenas

Pequenas unidades (edifícios ou lojas) produzem como efeito ruas mais interessantes, porque unidade de pouca frente significam diferentes portas e muitos usos diferentes para se olhar e mesmo para se justificar uma pequena caminhada pela cidade. As várias unidades pequenas também provocam o predomínio de estruturas de fachadas verticais que tem o importante efeito visual de fazer parecer que as distâncias são mais curtas. Isso torna o caminhar pela cidade mais interessante e confortável.



Predominância de pequenas unidades
Pequenas unidades permitem diferentes usos, design e ambiência. São importantes para uma experiência variada ao caminhar.



Predominância de grandes unidades
Grandes unidades normalmente têm menor diversidade funcional e frequentemente tornam-se monótonas e aborrecidas a experiência de caminhar.

fachadas do piso térreo - aviação



fachadas do piso térreo - avaliação



Pouca ou nenhuma vida

Grandes unidades com pouca ou nenhuma porta
Pouca diversidade de funções
Várias unidades fechadas e passivas
Predominância de fachadas sem atração, monótonas
Pouco ou nenhum detalhe

Meio termo

Mistura de unidades grandes e pequenas
Alguma diversidade de funções
Poucas unidades passivas ou fechadas
Desenho das fachadas pouco interessante
Detalhes pobres

Atraente

Pequenas unidades, muitas portas
Diversidade de funções
Sem unidades passivas ou fechadas
Fronteiras suaves

Baixa qualidade

A maior parte das fachadas tem baixa qualidade, dando uma sensação de pobreza visual que se estende por todo o Setor Comercial Sul.

Monotonia

Muitas fachadas sofrem com a pobreza dos detalhes e várias unidades superdimensionadas, que juntas criam um ambiente altamente monótono para o pedestre.

Portas de metal

Muitas lojas utilizam portas de metal após o término do horário de funcionamento, criando um ambiente fechado e árido durante o período noturno.

Falta de manutenção

Várias fachadas sofrem de visível negligência e falta de manutenção. Grafites, pinturas descascadas, vidros quebrados e sinalização descuidada adicionam uma impressão de um ambiente urbano deteriorado que já teve dias melhores.

Anel cego nas laterais do setor

Os espaços cegos formam um anel na periferia do setor. Isso reproduz a ideia de que partes das cidades são pensadas como todos independentes em vez de partes de um todo maior. As fachadas cegas contribuem ainda mais para o isolamento de outros setores do centro, o que fortalece as marcantes descontinuidades que encontramos na área central.

fachadas do piso térreo - fachadas cegas



elementos e materiais urbanos

Elementos urbanos são o mobiliário e outros elementos colocados no espaço público. Como a mobília e elementos colocados em nossos espaços de vida privados, a qualidade dos elementos urbanos tem uma grande influência da maneira pela qual vivenciamos e usamos o espaço público. Os elementos e os materiais em que são feitos mantêm um contato próximo a nós quando andamos ou permanecemos na cidade, por isso é importante que sejam atraentes tanto ao olhar quanto ao tato.

Poucos assentos e de baixa qualidade

Os bancos – o convite oficial para sentar-se e demorar-se mais no espaço público – além de existirem em pouquíssima quantidade no Setor Comercial Sul, estão em péssimo estado de conservação. Muitos deles estão sem encosto e bambos. Além disso, as poucas cadeiras das lanchonetes e dos cafés são de plástico, o que transmite uma aparência de qualidade inferior.

Grande variedade de projetos e qualidade

Os elementos urbanos do Setor Comercial Sul, como pilares, iluminação pública, telefones públicos, quiosques e balizadores são provenientes de diversos projetos, bem como seu estado de conservação. Isso deixa a impressão de um espaço urbano desintegrado, deixado ao acaso pelos muitos atores ao longo dos anos.

Assim, os elementos urbanos do Setor Comercial Sul apresentam uma qualidade e um estado de conservação que não contribuem para dar a sensação de um espaço urbano coerente e bem mantido. Alguns elementos são de qualidade muito pobre, transmitindo uma sensação de decadência e deterioração a este local que poderia ser um grande e destacado espaço.



Parada de ônibus antiga e pequena para abrigar o número de pessoas.



Quiosque de baixa qualida



Quiosque de baixa qualidade e diferente dos demais.



Banco em péssimo estado de conservação.



Banco de má qualidade e deteriorado.



Banheiro público todo pixado .

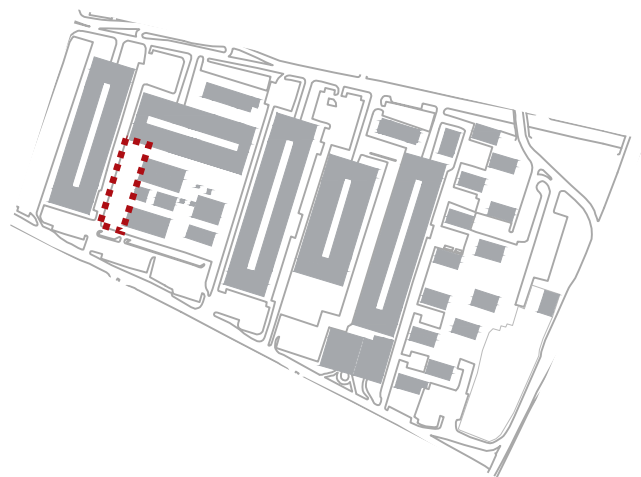


Lixeira barata.



Quiosques diferentes um dos outros.

espaços de permanência - Praça dos Artistas



SUJEITOS				
1	número de pessoas			
2	variedade de pessoas	2.1	gênero	
		2.2	faixas etárias	
		2.3	classes sociais	
		2.4	pres. de grupos	
3	distribuição das pessoas no tempo			
ATIVIDADES				
4	passagem			
5	permanência	5.1	número	
		5.2	duração	
6	encontros	6.1	ocorrência	
7	manutenção e vigilância	7.1	ocorrência	
8	demais atividades	8.1	número	
ATRIBUTOS DA VIZINHANÇA				
9	espaço livre público	9.1	quantidade	
		9.2	dimensões	
10	integração			
11	atividades	11.1	variedade	
		11.2	distribuição	
		11.3	complementar.	
		11.4	distr. temporal	
12	habitação	12.1	variedade	
		12.2	distribuição	
		12.3	densidade	
13	mobilidade	13.1	pedestres	
		13.2	ciclistas	
		13.3	transp. público	
		13.4	transp. privado	

ATRIBUTOS DO LUGAR E SEUS LIMITES			
14	localização		
15	limites e dimensões	15.1	clareza limites
		15.2	dimensões
16	tipos de edifício		
17	portas e janelas	17.1	espaços cegos
		17.2	núm. de portas
		17.3	rel. públ/priv.
		17.4	front. suaves
		17.5	janelas
18	piso		
19	acesso e circulação	19.1	transp público
		19.2	pedestres cicl.
		19.3	conexões
		19.4	circulação
20	atividades nos limites e arredores do lugar	20.1	variedade
		20.2	distr. espacial
		20.3	complementar.
		20.4	distr. temporal
21	atividades no lugar	21.1	variedade
		21.2	distr. espacial
		21.3	complementar.
		21.4	distr. temporal
22	conforto	21.1	higrotérmico
		21.2	luminoso
		21.3	sonoro
		21.4	qualidade do ar
23	custos	23.1	implantação
		23.2	manutenção
24	orientação identidade	24.1	orientabilidade
		24.2	identificabilidade
25	significado e simbolização	25.1	significado
		25.2	simbolização
26	afetos/sensações		
27	beleza e conservação/manutenção	27.1	lugar
		27.2	elementos
		27.3	conserv/manut



Praça mau conservada, com poucas pessoas pernacendo.



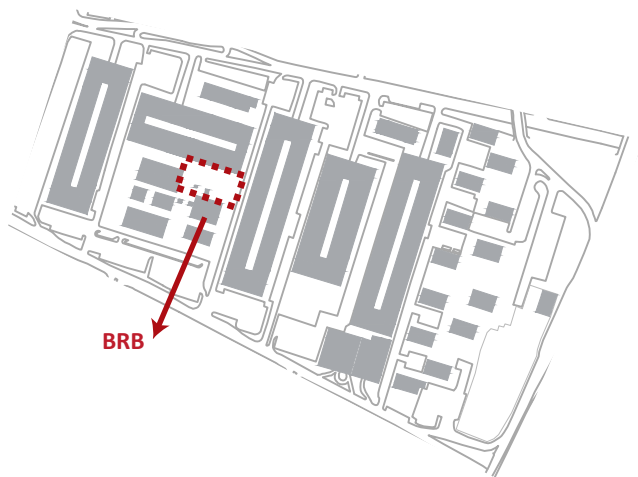
A Praça dos Artistas é delimitada, a oeste, pelo edifício que ocupa a Quadra 6. A norte e a leste, a praça é delimitada pelos blocos da Quadra 5. São os únicos edifícios que possuem uma relação direta com a praça e cujas lojas abrem-se diretamente para ela. Ao sul, não há volume que a conforme, o limite é dado pelo início do estacionamento e pelo alinhamento dos prédios que conformam as laterais leste e oeste. No geral, as fachadas voltadas para a praça são ativas e atraentes.

A praça apresenta um número pequeno de pessoas face às suas

dimensões. Constitui mais um lugar de passagem do que de permanência e as poucas pessoas que ali permanecem não o fazem por muito tempo, pois não oferece suporte para atividades variadas. As atividades mais comuns encontradas na praça são sentar à sombra para descansar, falar ao telefone, ou conversar com amigos. Também há pessoas comprando comida, ainda que poucas. Observa-se que o número de pessoas se torna maior à medida que se aproxima a hora do almoço, porém cai drasticamente após o fim do expediente. Possui equilíbrio de

gênero, atraindo homens e mulheres em quantidades equivalentes. No entanto, não possui o mesmo equilíbrio quando se trata de faixas etárias. Predominam pessoas em idade economicamente ativa – crianças e idosos comparecem em pouco número, praticamente inexistente. A praça não possui nenhum elemento que a torne memorável. E os poucos elementos que possui encontram-se em mau estado de conservação. Bancos sem encosto, calçadas degradadas e lixo no chão refletem a falta de manutenção do lugar.

espaços de permanência - Praça do Posto Policial



SUJEITOS				
1	número de pessoas			
2	variedade de pessoas	2.1	gênero	
		2.2	faixas etárias	
		2.3	classes sociais	
		2.4	pres. de grupos	
3	distribuição das pessoas no tempo			
ATIVIDADES				
4	passagem			
5	permanência	5.1	número	
		5.2	duração	
6	encontros	6.1	ocorrência	
7	manutenção e vigilância	7.1	ocorrência	
8	demais atividades	8.1	número	
ATRIBUTOS DA VIZINHANÇA				
9	espaço livre público	9.1	quantidade	
		9.2	dimensões	
10	integração			
11	atividades	11.1	variedade	
		11.2	distribuição	
		11.3	complementar.	
		11.4	distr. temporal	
12	habitação	12.1	variedade	
		12.2	distribuição	
		12.3	densidade	
13	mobilidade	13.1	pedestres	
		13.2	ciclistas	
		13.3	transp. público	
		13.4	transp. privado	

ATRIBUTOS DO LUGAR E SEUS LIMITES			
14	localização		
15	limites e dimensões	15.1	clareza limites
		15.2	dimensões
16	tipos de edifício		
17	portas e janelas	17.1	espaços cegos
		17.2	núm. de portas
		17.3	rel. públ/priv.
		17.4	front. suaves
		17.5	janelas
18	piso		
19	acesso e circulação	19.1	transp público
		19.2	pedestres cicl.
		19.3	conexões
		19.4	circulação
20	atividades nos limites e arredores do lugar	20.1	variedade
		20.2	distr. espacial
		20.3	complementar.
		20.4	distr. temporal
21	atividades no lugar	21.1	variedade
		21.2	distr. espacial
		21.3	complementar.
		21.4	distr. temporal
22	conforto	21.1	higrotérmico
		21.2	luminoso
		21.3	sonoro
		21.4	qualidade do ar
23	custos	23.1	implantação
		23.2	manutenção
24	orientação identidade	24.1	orientabilidade
		24.2	identificabilidade
25	significado e simbolização	25.1	significado
		25.2	simbolização
26	afetos/sensações		
27	beleza e conservação/manutenção	27.1	lugar
		27.2	elementos
		27.3	conserv/manut



Não há bancos nem convites para permanência na praça.

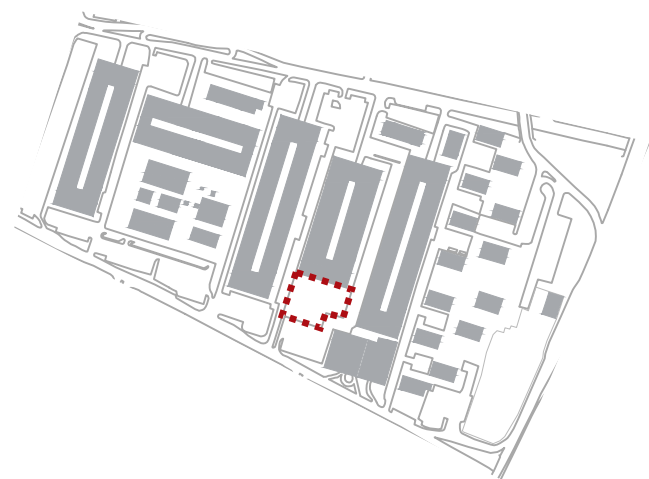


A Praça do Posto Policial é delimitada, a norte e a oeste, pelos edifícios que compõem a quadra 05. Apesar de terem fachadas ativas, com várias unidades comerciais voltadas para a praça, os edifícios não possuem uma relação tão direta com ela por estarem situados em um nível mais elevado. Ao sul, a praça é delimitada pelo edifício do BRB, cujas fachadas cegas não proporcionam uma boa interação com a praça. A leste, é delimitada pelos

edifícios da Quadra 04. Estes novamente não possuem uma boa interação com a praça, já que são separados por uma via local e por um desnível de aproximadamente um metro. A praça apresenta um pequeno número de pessoas face às suas dimensões. Também constitui mais um local de passagem do que de permanência, pois não oferece suporte a atividades variadas. Há sempre muitas pessoas passando, pois a praça situa-se no meio

do percurso longitudinal que cruza o setor de ponta a ponta, mas pouquíssimas permanecendo. Mal se vê pessoas sentadas, pois nem bancos há no local. A atividade de passagem cessa com o fim do expediente, ficando deserta durante esse período. O ponto positivo da praça é a sua vigilância constante, devido à presença de um Posto Policial.

espaços de permanência - Praça do Povo



SUJEITOS				
1	número de pessoas			
2	variedade de pessoas	2.1	gênero	
		2.2	faixas etárias	
		2.3	classes sociais	
		2.4	pres. de grupos	
3	distribuição das pessoas no tempo			
ATIVIDADES				
4	passagem			
5	permanência	5.1	número	
		5.2	duração	
6	encontros	6.1	ocorrência	
7	manutenção e vigilância	7.1	ocorrência	
8	demais atividades	8.1	número	
ATRIBUTOS DA VIZINHANÇA				
9	espaço livre público	9.1	quantidade	
		9.2	dimensões	
10	integração			
11	atividades	11.1	variedade	
		11.2	distribuição	
		11.3	complementar.	
		11.4	distr. temporal	
12	habitação	12.1	variedade	
		12.2	distribuição	
		12.3	densidade	
13	mobilidade	13.1	pedestres	
		13.2	ciclistas	
		13.3	transp. público	
		13.4	transp. privado	

ATRIBUTOS DO LUGAR E SEUS LIMITES				
14	localização			
15	limites e dimensões	15.1	clareza limites	
		15.2	dimensões	
16	tipos de edifício			
17	portas e janelas	17.1	espaços cegos	
		17.2	núm. de portas	
		17.3	rel. públ/priv.	
		17.4	front. suaves	
		17.5	janelas	
18	piso			
19	acesso e circulação	19.1	transp público	
		19.2	pedestres cicl.	
		19.3	conexões	
		19.4	circulação	
20	atividades nos limites e arredores do lugar	20.1	variedade	
		20.2	distr. espacial	
		20.3	complementar.	
		20.4	distr. temporal	
21	atividades no lugar	21.1	variedade	
		21.2	distr. espacial	
		21.3	complementar.	
		21.4	distr. temporal	
22	conforto	21.1	higrotérmico	
		21.2	luminoso	
		21.3	sonoro	
		21.4	qualidade do ar	
23	custos	23.1	implantação	
		23.2	manutenção	
24	orientação identidade	24.1	orientabilidade	
		24.2	identificabilidade	
25	significado e simbolização	25.1	significado	
		25.2	simbolização	
26	afetos/sensações			
27	beleza e conservação/manutenção	27.1	lugar	
		27.2	elementos	
		27.3	conserv/manut	



Praça enterrada, rodeada por barreiras e muros cegos.



A Praça do Povo, por sua vez, é delimitada, a leste, pelos edifícios da Quadra 04; ao norte, pelos edifícios da quadra 03 e, a leste, pelos edifícios da Quadra 02. Assim como na Praça dos Artistas, a Praça do Povo não possui um volume que a conforme ao sul. O seu limite é dado por um grande bolsão de estacionamento.

É uma praça pouco acessível, pois está separada dos seus limites por desníveis, constituindo muros cegos e grandes barreiras ao pedestre. Não há fachadas interativas voltadas para ela. Há pouquíssimas pessoas

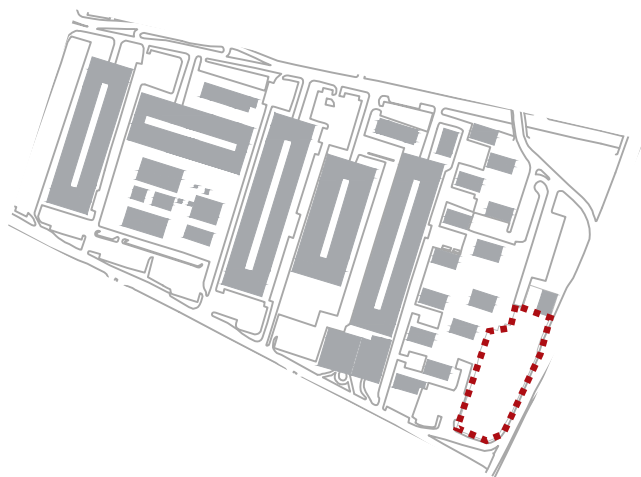
na praça. Comparada às outras praças do setor, essa é a que possui menos gente. Nem mesmo a atividade de passagem é intensa, pois está situada em um local onde o fluxo de pedestres é pouco contínuo. E as poucas pessoas que passam por ali preferem passar por seus limites a atravessá-la devido à grande quantidade de barreiras.

Dentre as poucas atividades de permanência, pode-se destacar pessoas sentadas descansando e pessoas comprando comida no quiosque, o principal atrativo de pessoas da praça. É em torno dele onde se

concentra o maior número de pessoas. A banca ali presente, que também poderia ser um atrativo de pessoas, encontra-se constantemente fechada.

Não é um local belo ou que traz boas sensações para quem passa. A falta de manutenção é nítida. Calçadas deterioradas e até mesmo com buracos no chão, pintura descascada, mobiliário feio e degradado, como por exemplo os bancos sem encosto, são alguns dos exemplos que demonstram a falta de manutenção do local.

espaços de permanência - Praça DFTRANS



SUJEITOS				
1	número de pessoas			
2	variedade de pessoas	2.1	gênero	
		2.2	faixas etárias	
		2.3	classes sociais	
		2.4	pres. de grupos	
3	distribuição das pessoas no tempo			
ATIVIDADES				
4	passagem			
5	permanência	5.1	número	
		5.2	duração	
6	encontros	6.1	ocorrência	
7	manutenção e vigilância	7.1	ocorrência	
8	demais atividades	8.1	número	
ATRIBUTOS DA VIZINHANÇA				
9	espaço livre público	9.1	quantidade	
		9.2	dimensões	
10	integração			
11	atividades	11.1	variedade	
		11.2	distribuição	
		11.3	complementar.	
		11.4	distr. temporal	
12	habitação	12.1	variedade	
		12.2	distribuição	
		12.3	densidade	
13	mobilidade	13.1	pedestres	
		13.2	ciclistas	
		13.3	transp. público	
		13.4	transp. privado	

ATRIBUTOS DO LUGAR E SEUS LIMITES			
14	localização		
15	limites e dimensões	15.1	clareza limites
		15.2	dimensões
16	tipos de edifício		
17	portas e janelas	17.1	espaços cegos
		17.2	núm. de portas
		17.3	rel. públ/priv.
		17.4	front. suaves
		17.5	janelas
18	piso		
19	acesso e circulação	19.1	transp público
		19.2	pedestres cicl.
		19.3	conexões
		19.4	circulação
20	atividades nos limites e arredores do lugar	20.1	variedade
		20.2	distr. espacial
		20.3	complementar.
		20.4	distr. temporal
21	atividades no lugar	21.1	variedade
		21.2	distr. espacial
		21.3	complementar.
		21.4	distr. temporal
22	conforto	21.1	higrotérmico
		21.2	luminoso
		21.3	sonoro
		21.4	qualidade do ar
23	custos	23.1	implantação
		23.2	manutenção
24	orientação identidade	24.1	orientabilidade
		24.2	identificabilidad
25	significado e simbolização	25.1	significado
		25.2	simbolização
26	afetos/sensações		
27	beleza e conservação/manutenção	27.1	lugar
		27.2	elementos
		27.3	conserv/manut



A praça não oferece suporte a atividades variadas.



A Praça do DFTRANS localiza-se na Quadra 01 do setor. Os seus limites não são muito claros, pois estão situados a longas distâncias. Ela é delimitada a oeste pelo edifício do DFTRANS e a leste pelos edifícios do Setor Bancário Sul, situado do outro lado do Eixo Rodoviário. E a norte e a sul não há volumes que a delimitam. Há um grande arrimo separando-a dos demais edifícios da Quadra 01, por isso, para se ter acesso à praça, é necessário descer grandes lances de escada. Com exceção do edifício do DFTRANS, que mantém suas portas fechadas a maior parte do tempo, não há portas e janelas abrindo para a praça.

Há sempre gente passando pela praça, pois é nela onde está situada a Galeria dos Estados, uma das maiores estações de metrô de Brasília. Ou seja, quem chega ou sai do setor de metrô passa por ela. Além disso, também há uma parada de ônibus, voltada para um dos mais importantes corredores de ônibus de Brasília, por onde embarca e desembarca muita gente. Há poucas pessoas permanecendo no local. Dentre as atividades realizadas na praça, a que mais chama atenção é andar de skate.

Principais problemas

Grandes bolsões de estacionamento que segregam o setor dos setores adjacentes e dificultam o caminhar do pedestre.

Muitas barreiras ao pedestre, como grandes taludes.

Muitas fachadas inativas e cegas, principalmente nas laterais

Pouco espaços públicos atrativos e de recreação.

Poucos convites para permanência. Mobiliário urbano de baixa qualidade e mau conservados.

Desvalorização, perda de recursos e de atividades.

Praticamente sem atividade noturna.

Principais recursos

Localiza-se no centro da cidade, próximo ao cruzamentos dos eixos Rodoviário e Monumental e próximo a vários pontos turísticos da cidade.

Facilmente acessível pelo transporte público.

Um grande número de pedestres durante o dia.

Grande o bastante para receber diversas atividades simultaneamente.

Não há habitação nas suas proximidades, então não tem problema de ter barulho a noite.

Principais potencialidades

Um centro da cidade que convida seus habitantes ao espaço público, adicionando vida e atividade à cidade.

Um centro de cidade 24 horas com vida noturna.

Lugar tanto para eventos do dia a dia quanto ocasionais.

Um espaço que seja receptivo e diversificado.



Exemplos de uma vida pública intensa e variada, a qual o Setor Comercial Sul tem grande potencial para receber.

objetivos

O trabalho busca tornar o pedestre – e não o transporte motorizado particular – como medida para a cidade. Atualmente, uma quantidade desproporcional do espaço viário é dada aos veículos, e chegou a hora de começar a devolvê-lo aos pedestres, de quem ele foi tomado. Procura-se desencorajar o uso do automóvel nessa área, a partir da redução da velocidade e da capacidade das ruas e da redução do número de vagas de estacionamento.

As ruas devem ser território dos pedestres e seu desenho deve corresponder às suas necessidades e desejos. Elas devem ser locais atrativos e de permanência, além de serem naturalmente canais de circulação, que podem ser trabalhados para que o deslocar-se a pé seja uma ação confortável, segura e prazerosa.

Ao mesmo tempo, o trabalho tem como objetivo favorecer a vida pública, valorizar seus habitantes, oferecer-lhes espaços públicos de qualidade nos quais possa florescer a urbanidade. Busca-se melhorar a qualidade dos espaços públicos do Setor Comercial Sul para que das atividades necessárias (aquelas que as pessoas realizam porque precisam, por fazerem parte da rua rotina diária e obrigações na cidade, ainda que o espaço público não lhes ofereça um mínimo de suporte) surjam, cada vez mais, atividades opcionais (aquelas que as pessoas escolhem fazer e praticamente só ocorrem quando o espaço público possui algum atrativo ou alguma qualidade que as seduza e as faça demorarem no espaço) e, assim, mais pessoas permaneçam por mais tempo.

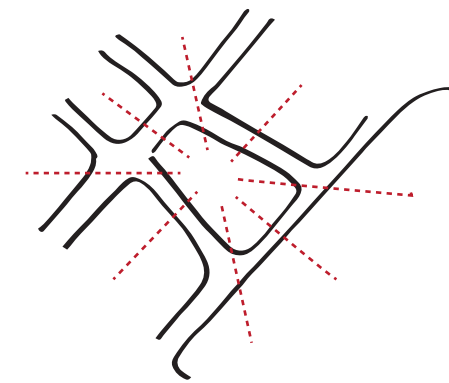
Os espaços públicos devem ser convidativos e atraentes e possuir elementos que lhe tragam identidade e significado, o que faz surgir sentimentos de identificação e pertencimento, favorecendo a sua apropriação. Eles devem ser criados como destinos e não apenas locais de passagem, devem ser locais aonde as pessoas tenham interesse em ir. Além de oferecer coisas para neles serem feitas, devem permitir que seus espaços e suas atividades sejam visíveis dos espaços privados. Devem ser criadas zonas de transição entre o público e o privado, as quais são benéficas e convidativas para a vida pública uma vez que facilitam – física e psicologicamente – a transição

do público para o privado e vice-versa.

O trabalho também tem como objetivo expandir as horas de utilização do Setor Comercial Sul. Isso porque o setor agrupa atividades com mesmo horário de funcionamento – entre oito horas da manhã e seis horas da tarde – atraindo um grande contingente de pessoas durante esse horário, mas ficando vazio fora dele. Com isso, durante a noite, torna-se propício à ocorrência de atividades inóspitas. Busca-se, portanto, a implementação de atividades que funcionem também no horário noturno. As atividades noturnas devem ser agrupadas de tal modo que uma complemento a outra, e sua combinação permita que as pessoas se demorem no espaço público. Estes, por sua vez, devem ser bem iluminados, tornando-se locais seguros para a circulação de pedestres.

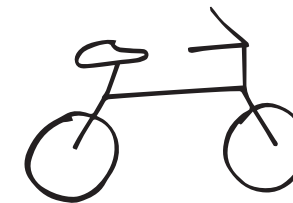
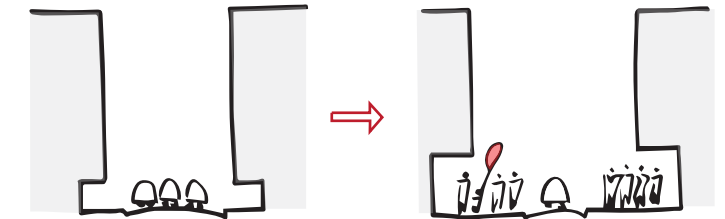
Pretende-se, a partir do que foi exposto acima, tornar o Setor Comercial Sul de fato o centro da vida pública da cidade. É no centro onde a urbanidade deve, por excelência, dispor de condições para prosperar. Com uma posição estratégica, próximo ao cruzamento dos dois eixos da cidade, o setor tem uma característica excepcional para transformar-se em um espaço ícone da cidade. Espera-se que o setor se torne o ponto de convergência entre todos os outros setores da área central, tornando-se referência para as pessoas; que ele abrigue espaços e atividades interessantes que façam com que as pessoas tenham vontade de ir até ele; que elas se sintam confortáveis e nele permaneçam por mais tempo, favorecendo os mais diversos tipos de trocas sociais. Para levar a cabo a missão, os esforços devem ser orientados por um conjunto de estratégias.

estratégias



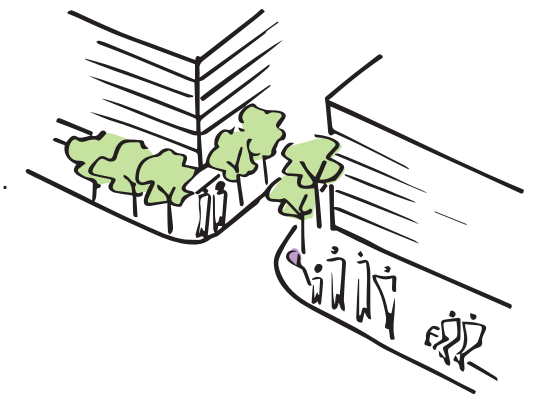
Melhorar a conexão do Setor Comercial Sul com os setores adjacentes, fazendo a costura entre eles.

Mudança do paradigma do trato das vias urbanas, de forma a ampliar o espaço do pedestre em detrimento do espaço do automóvel.

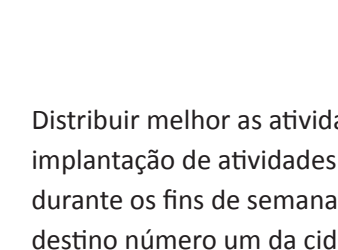


Desencorajar o uso do automóvel por meio da adoção de meios de mobilidade mais sustentáveis, como a bicicleta, e a redução do número de vagas.

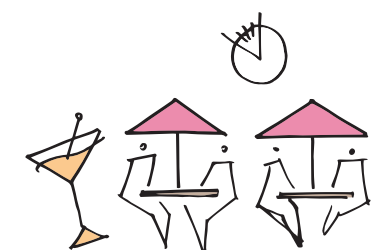
Trabalhar as ruas como lugares, locais de permanência.



Espaços públicos atraentes e bem configurados, que receba bem os usuários de todas as idades e todos os segmentos da população.



Distribuir melhor as atividades no tempo por meio da implantação de atividades que funcionam durante a noite e durante os fins de semana e feriados, fazendo dele o ponto de destino número um da cidade.



Setor Comercial sul - situação existente



Setor Comercial Sul - Existente
Escala 1:2500

0 10 50 100 200m

Setor Comercial sul - proposta



sistema viário - situação existente



sistema viário - propostas



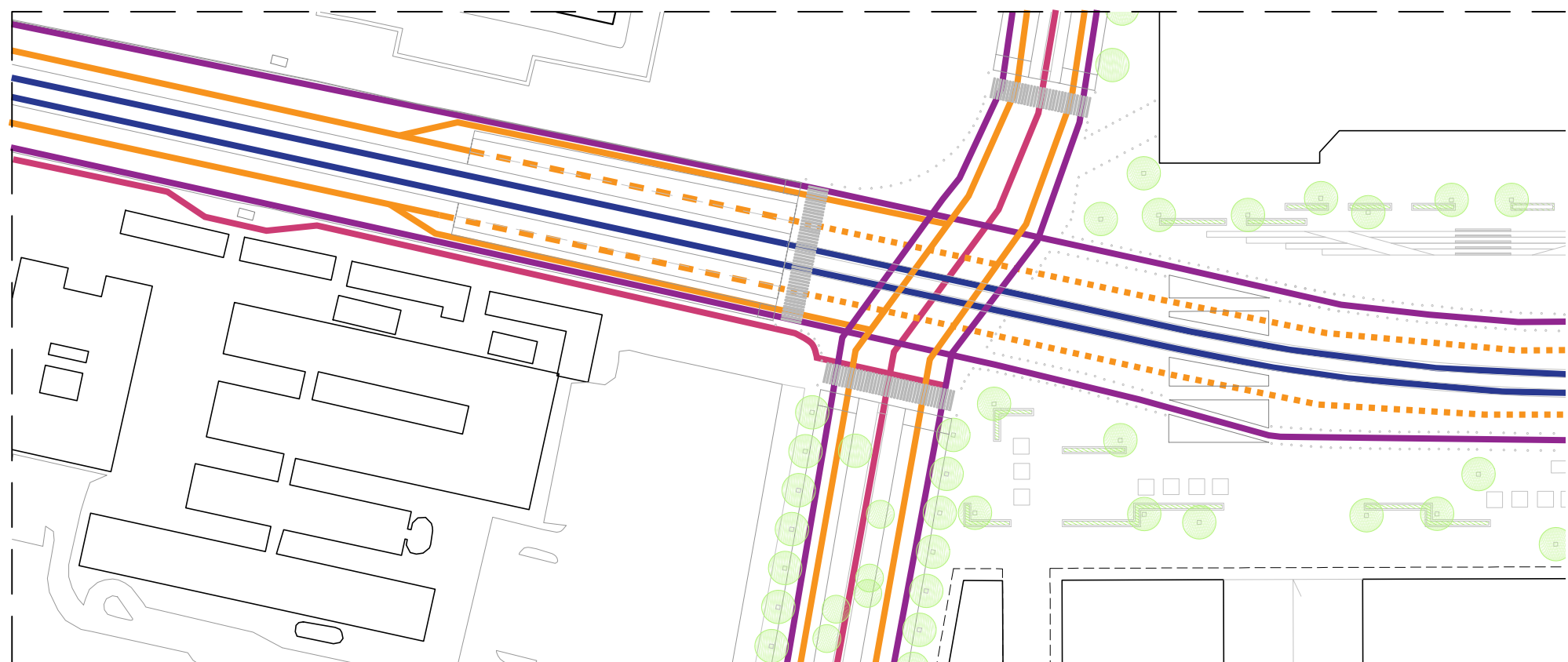
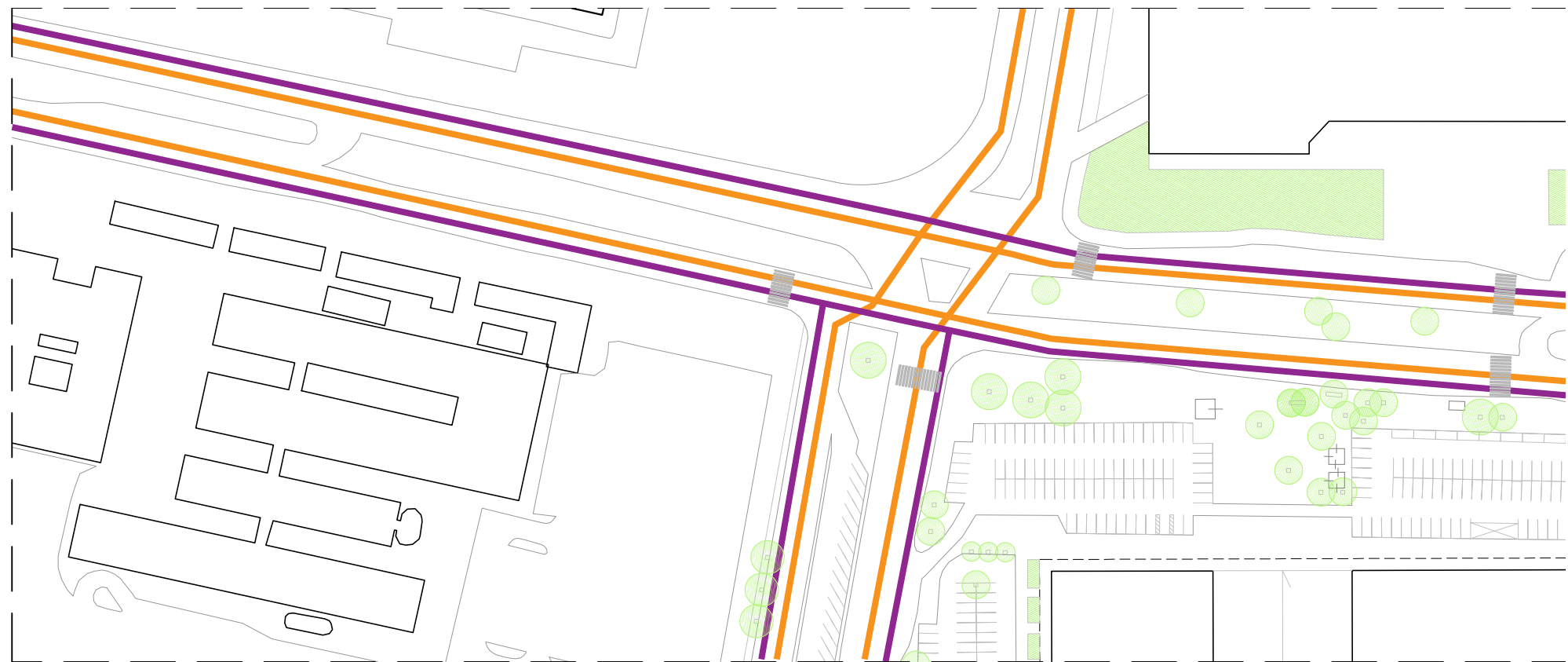
sistema viário - propostas

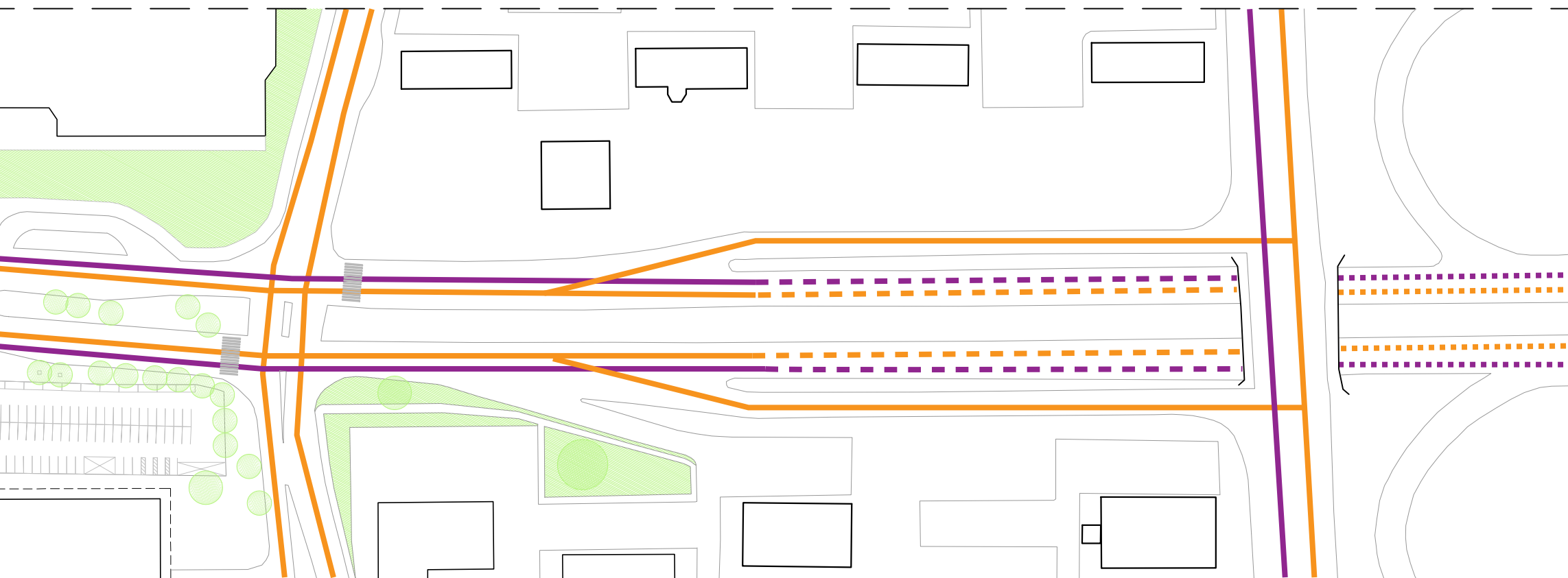
via w3

Ao se aproximarem do Pátio Brasil, os carros que seguem pela via W3 são obrigados a descer para uma passagem subterrânea ou a virarem para a via S3 para quem trafega no sentido sul-norte ou para a via S2 para aqueles que andam no sentido norte-sul. No entanto, o transporte público (ônibus e VLT) pode seguir em frente, mantendo-se em superfície. Com essas alterações, forma-se uma grande praça entre o Setor Comercial Sul e o Pátio Brasil. Assim, o que antes era uma grande barreira para o pedestre atravessar (a via W3), torna-se uma passagem livre e contínua. Essa alteração se justifica pelo grande fluxo de pedestres nesse sentido. Além disso, cria uma nova frente para o setor, muito mais agradável de permanecer. Na praça, localizam-se a estação do VLT e as paradas de ônibus.

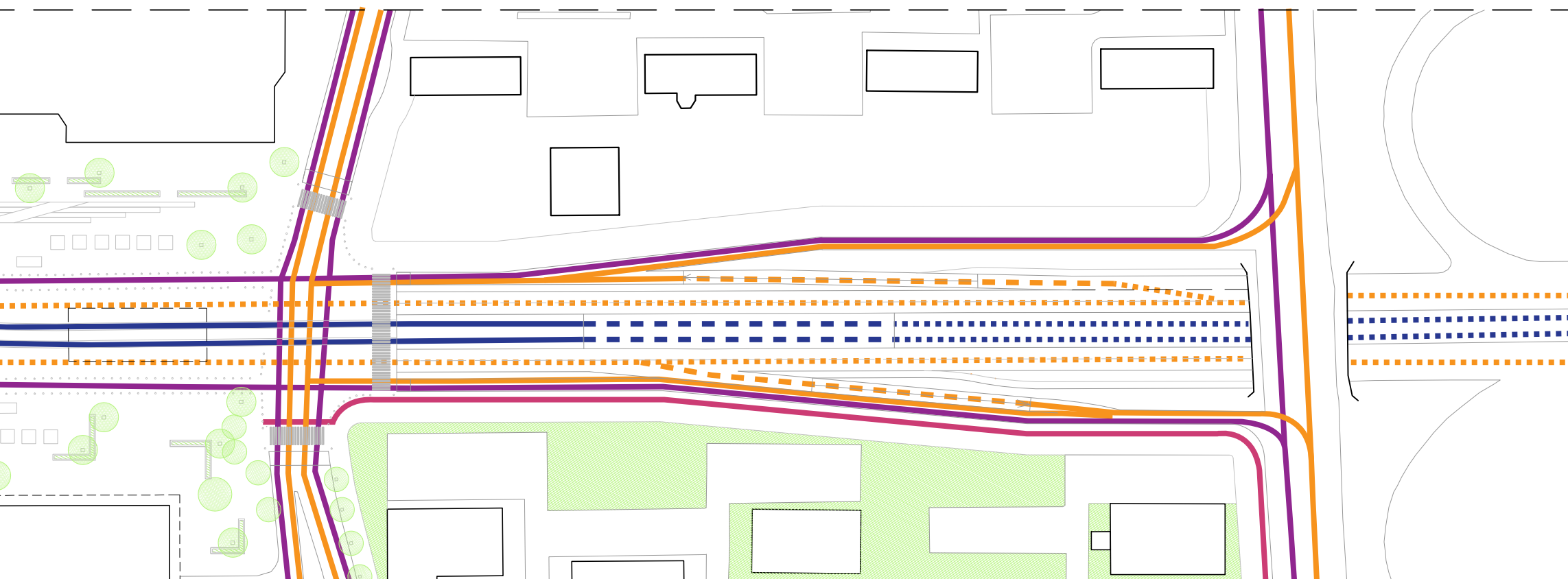


Transporte público (ônibus e VLT) passa em superfície, enquanto os carros são desviados para um túnel subterrâneo.





N
Via W3 Existente
Escala 1:1500

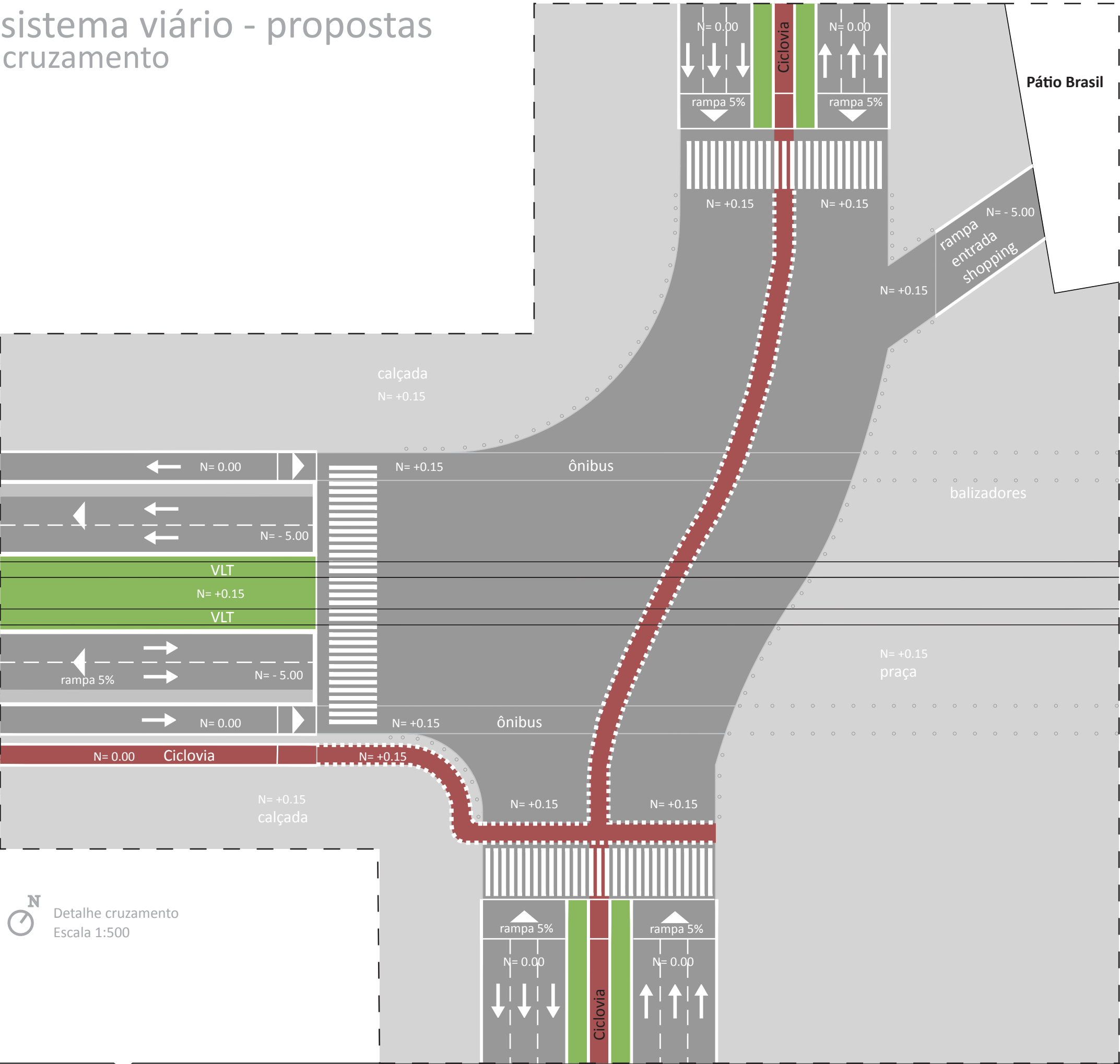


Legenda

- trajeto carros em superfície
- - - trajeto carros em active/declive
- ... trajeto carros subterrâneo
- trajeto ônibus em superfície
- - - trajeto ônibus em active/declive
- ... trajeto ônibus subterrâneo
- trajeto ônibus em superfície
- - - trajeto VLT em active/declive
- ... trajeto VLT subterrâneo
- ciclovia

N
Via W3 Proposta
Escala 1:1500

sistema viário - propostas cruzamento

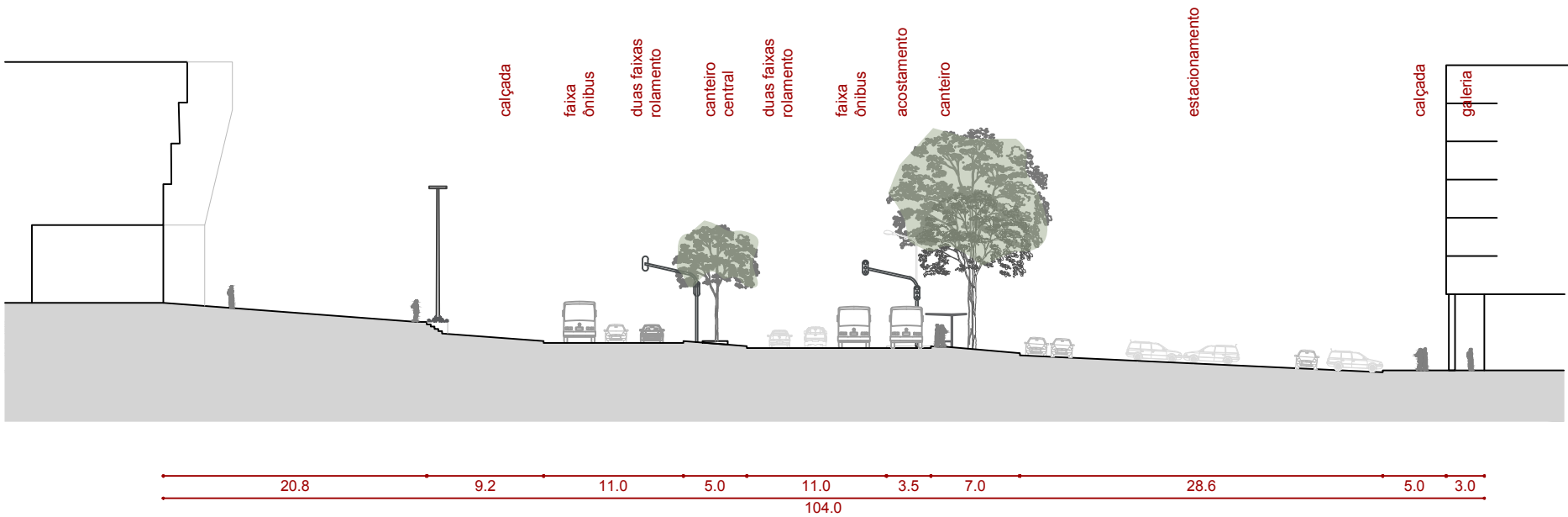


N
Detalhe cruzamento
Escala 1:500

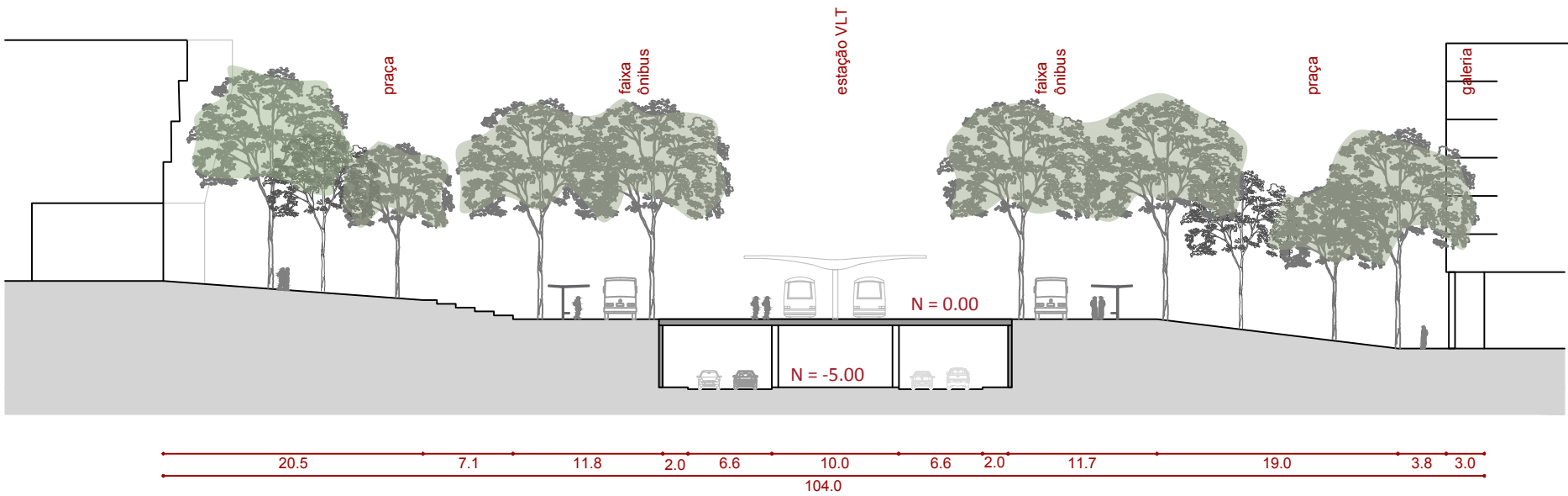
Legenda
→ sentido das vias
▲ rampa (a seta indica o sentido da subida)

sistema viário - propostas

seções viárias



Via W3 - Antes
Escala 1:500



Via W3 - Depois
Escala 1:500

sistema viário - propostas

seções viárias



Via local 1 - situação existente.



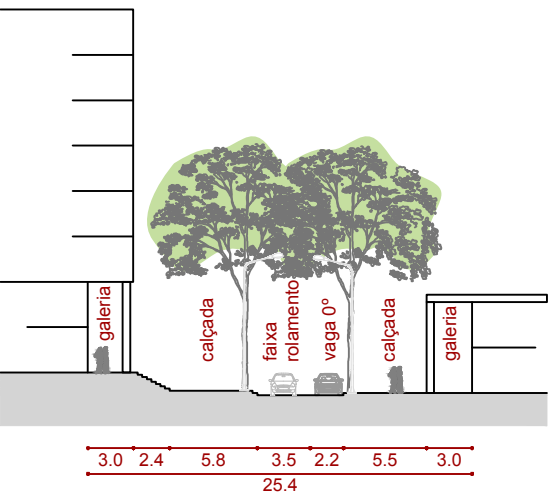
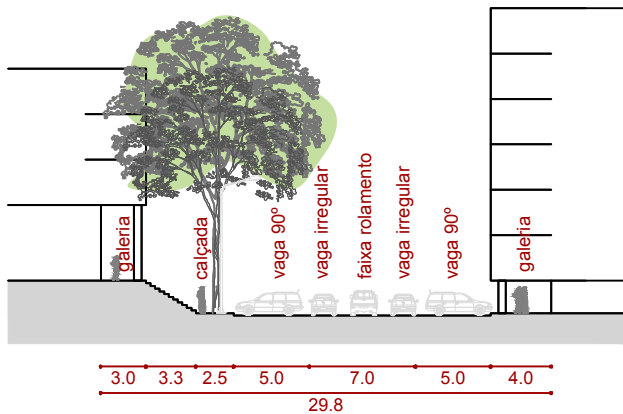
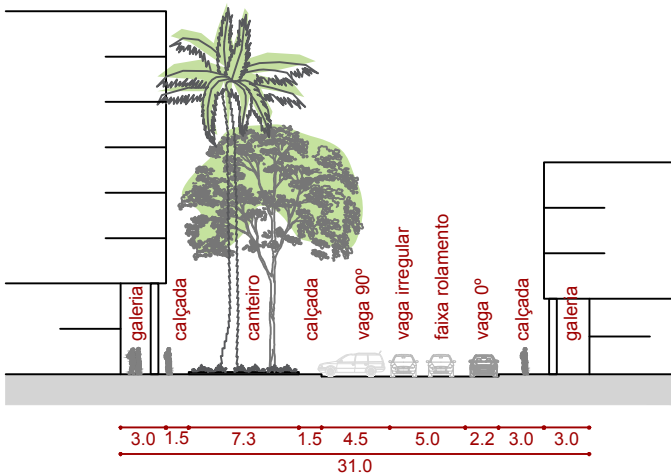
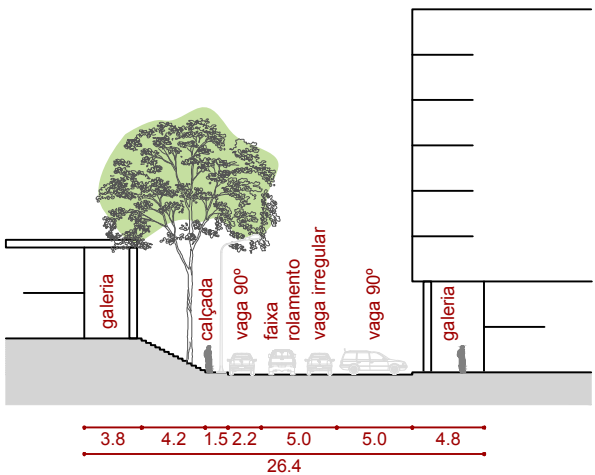
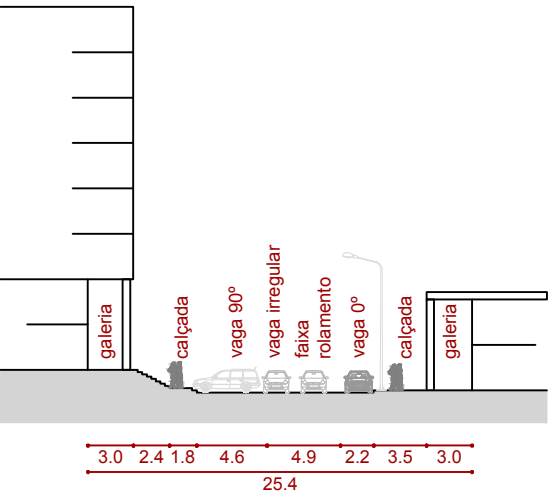
Via local 2 - situação existente.



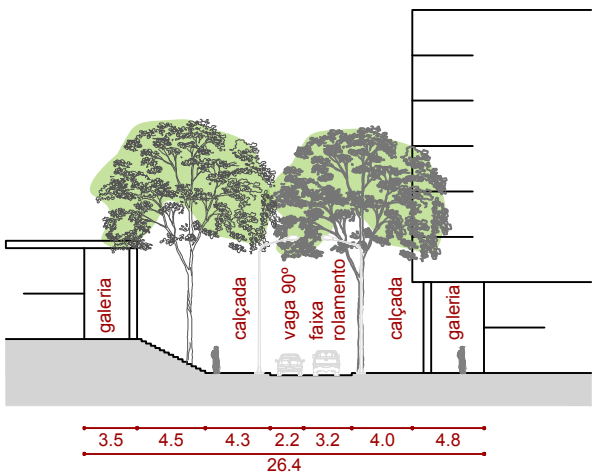
Via local 3 - situação existente.



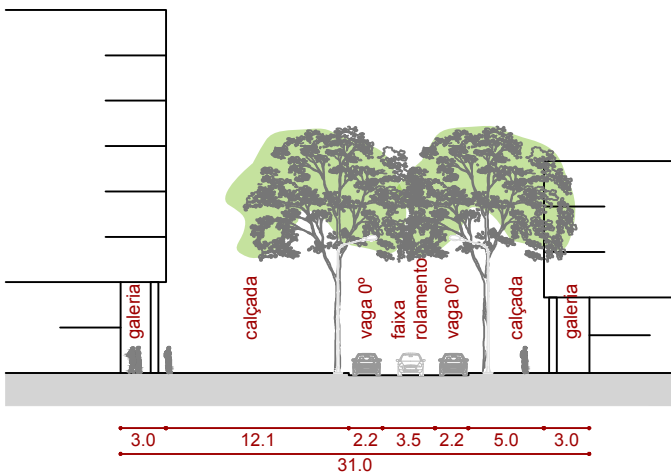
Via local 4 - situação existente.



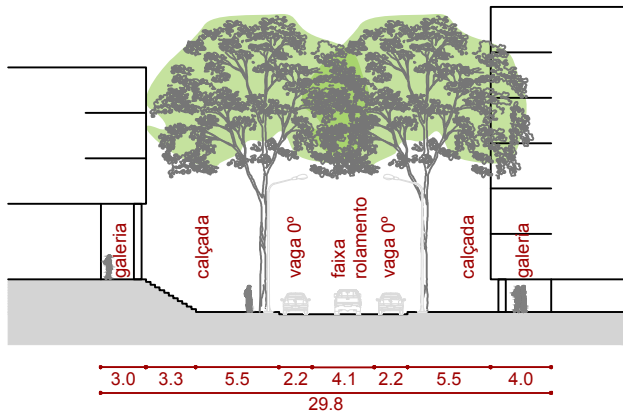
Via local 1 - antes e depois
Escala 1:500



Via local 2 - antes e depois
Escala 1:500

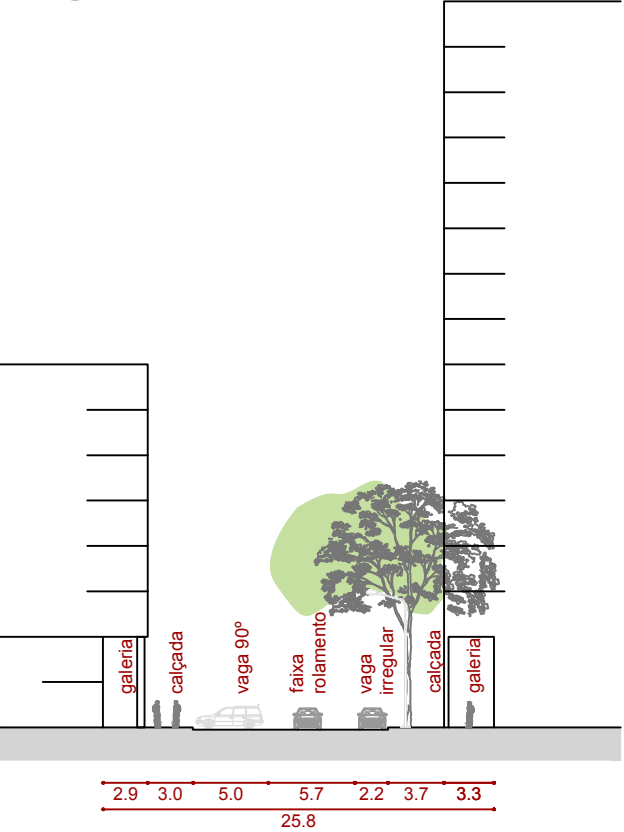


Via local 3 - antes e depois
Escala 1:500



Via local 4 - antes e depois
Escala 1:500

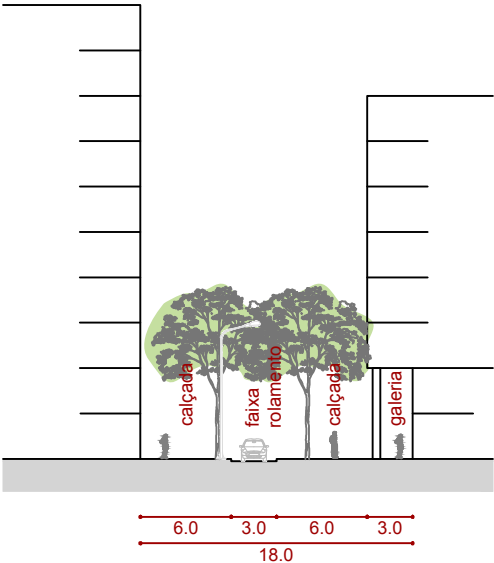
sistema viário - propostas
seções viárias



Via local 6 (nova)
Escala 1:500



Via local 5 - antes e depois
Escala 1:500



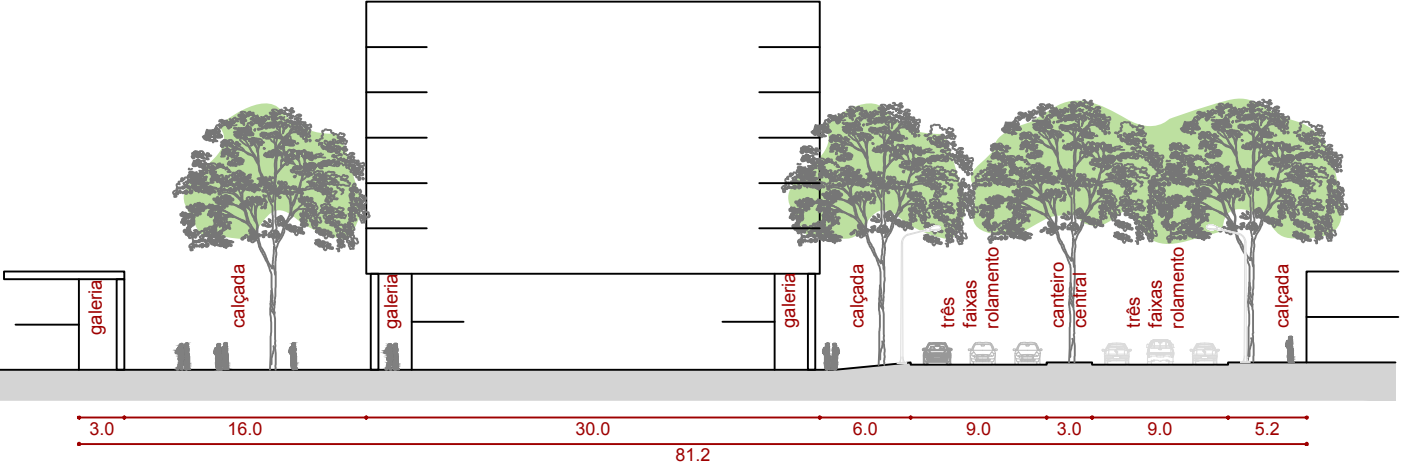
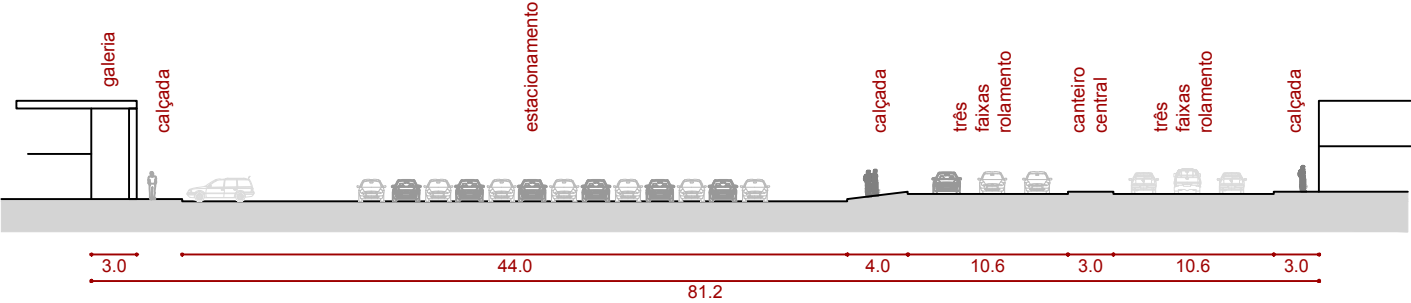
Via local 7 - nova
Escala 1:500



Via local 5 - situação existente.



Via S2 - situação existente.



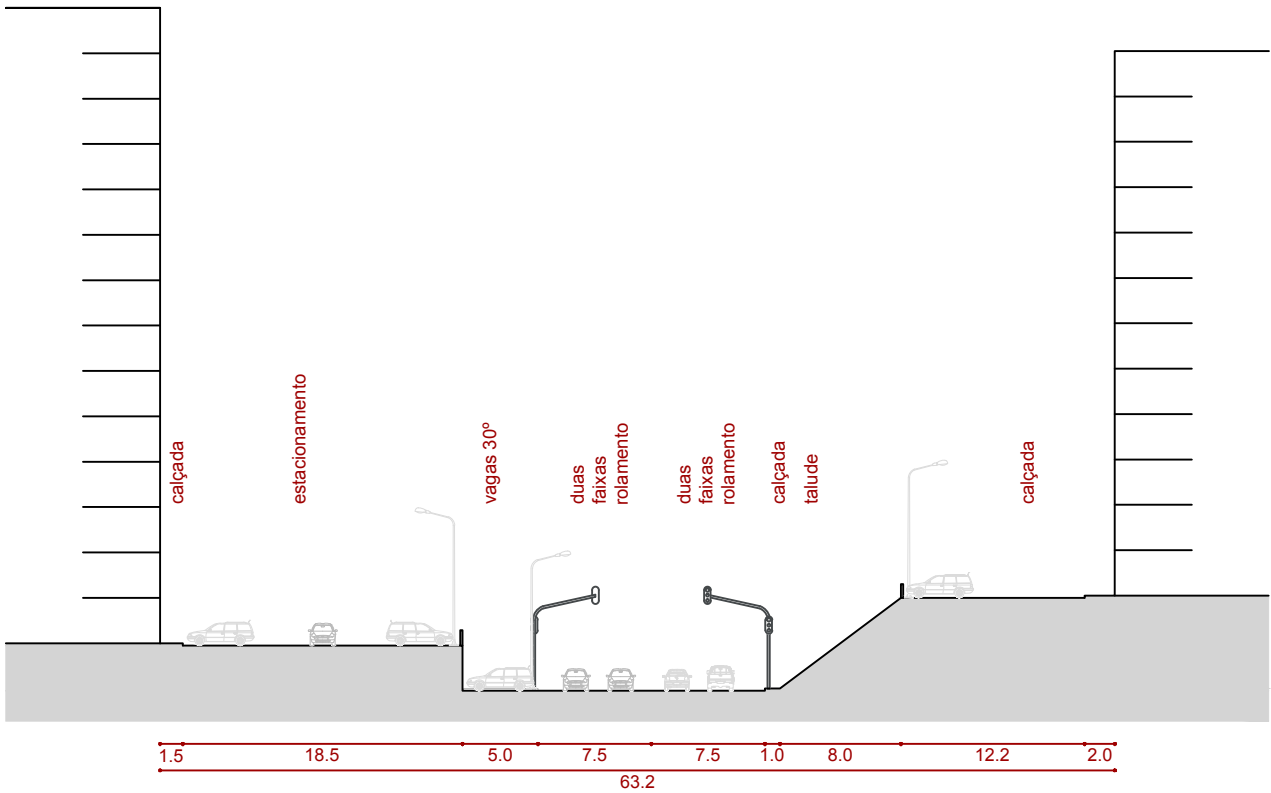
Via S2 - Antes e depois
Escala 1:500

sistema viário - propostas

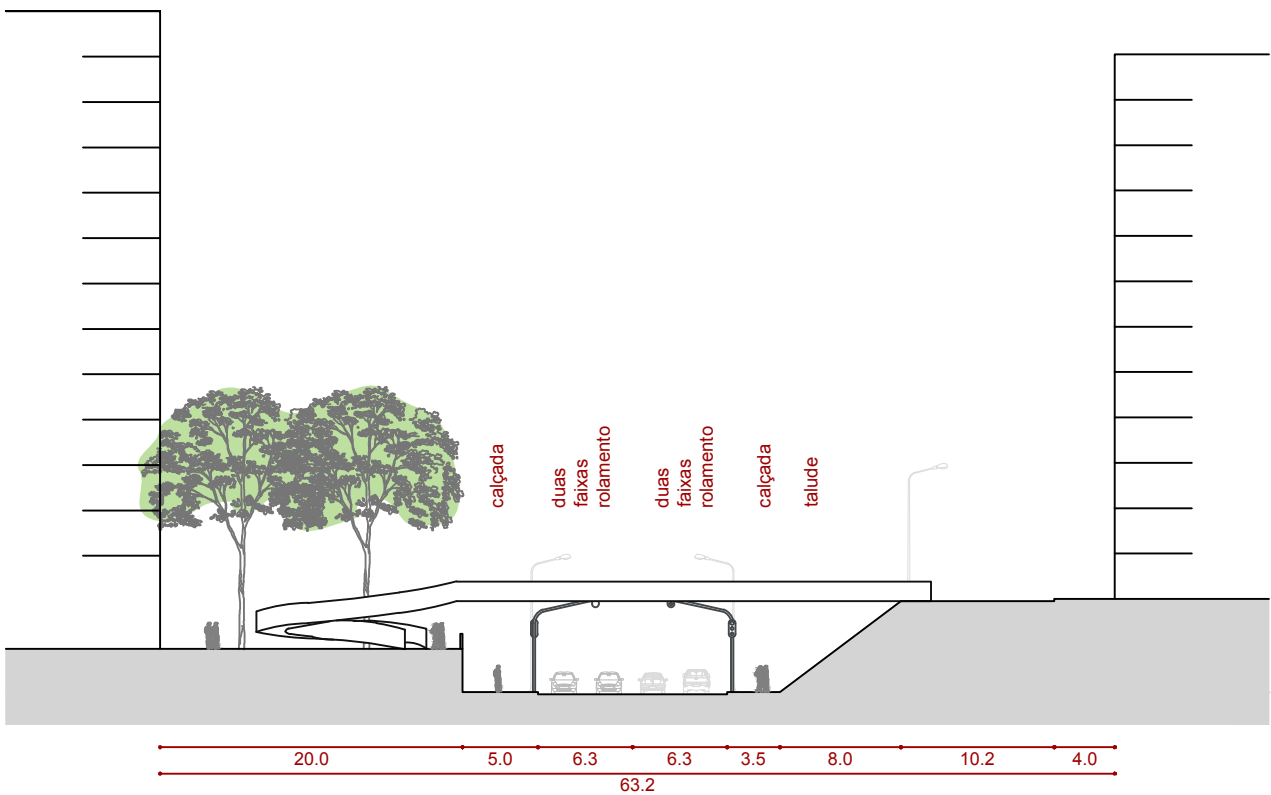
seções viárias



Via S2, trecho próximo ao Hotel Nacional - situação existente



Via S2, trecho próximo ao Hotel Nacional - proposta : passarela que li ao Setor Comercial Sul e taludes como suportes para arte urbana.

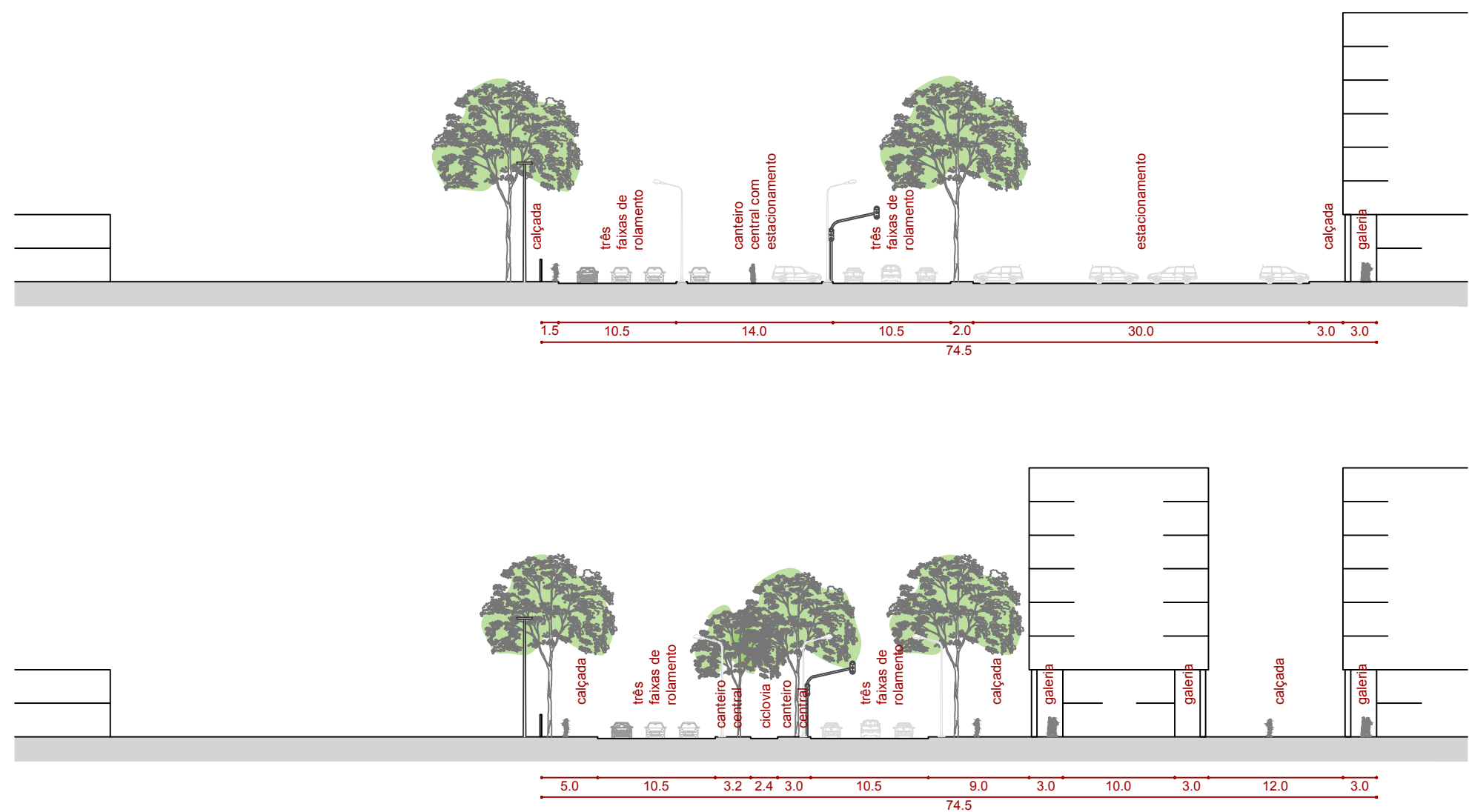


Via S2 - Antes e depois
Escala 1:500

sistema viário - propostas

seções viárias

Imagens da via S3, entre o Setor Comercial Sul e o Setor Hospitalar.

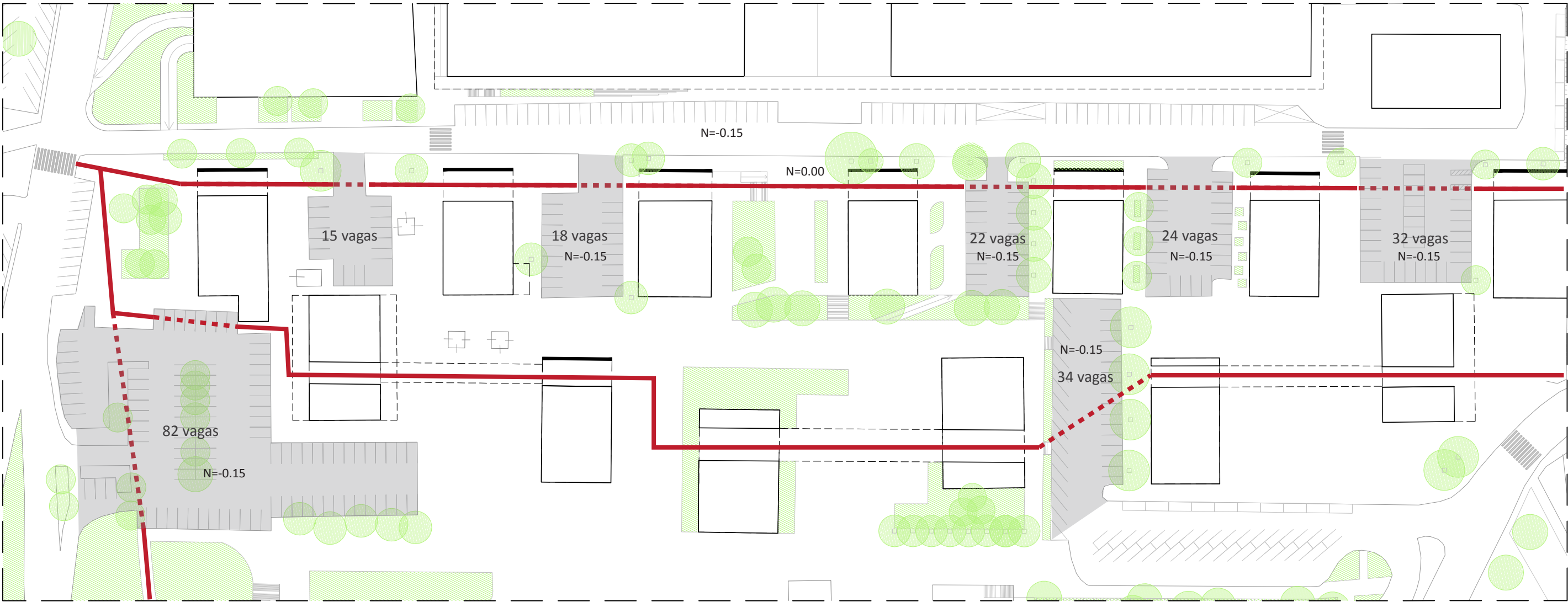



Via local S3 - antes e depois
Escala 1:500

sistema viário - propostas

quadra 01

Na quadra 01, os estacionamentos constituem verdadeiras barreiras ao pedestre. Estes são obrigados a subir e descer os desníveis dos estacionamentos, além de terem de se esquivar dos carros, o que dificulta o seu trajeto. Propôs-se, então, estacionamentos no mesmo nível que a calçada, demarcados apenas por balizadores, e alinhados com a galeria dos edifícios. Agora a prioridade passa a ser do pedestre: os carros são obrigados a subir para o seu nível e não mais o contrário. Com isso, além de um trajeto livre de barreiras, cria-se também um espaço mais flexível, que pode ser usado para outros fins, como por exemplo para eventos, nos fins de semana ou a noite quando os estacionamentos ficam vazios.



 Sistema viário Quadra 01 - Situação existente
Escala 1:1000

Legenda

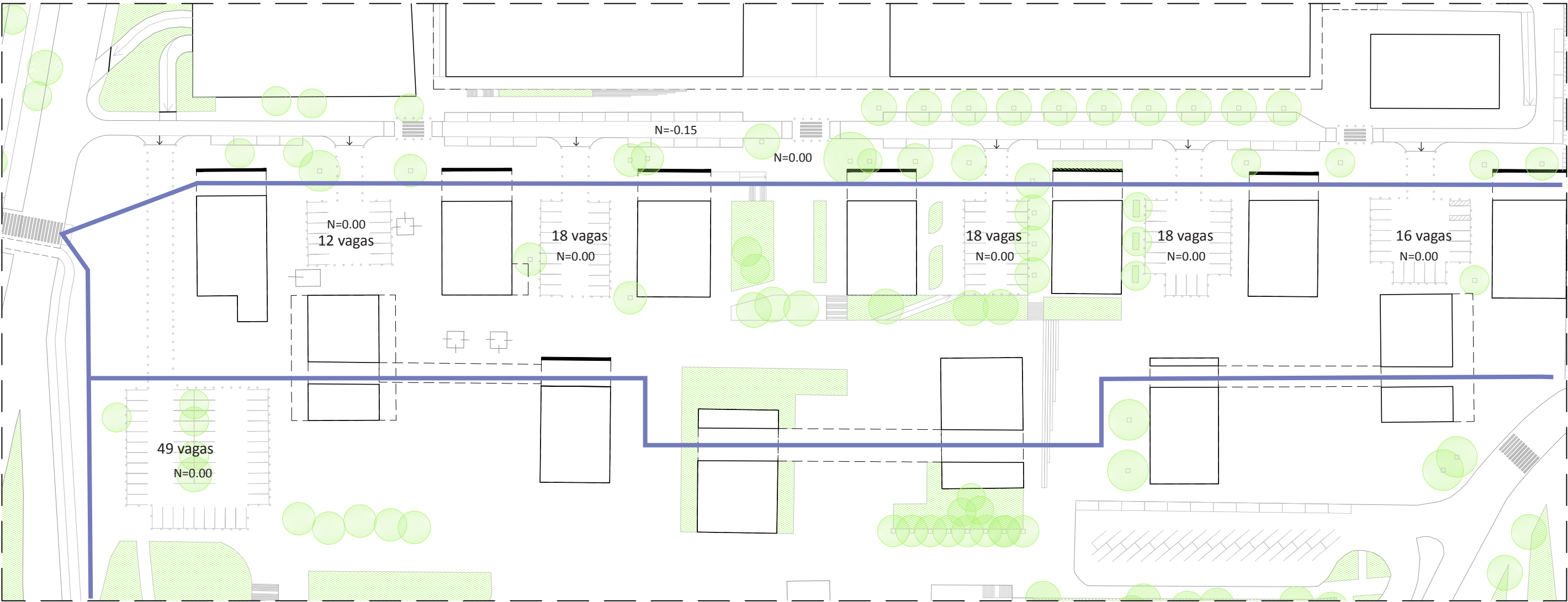
- rota de pedestres 
- trechos obstruídos por estacionamentos 
- estacionamentos 



Estacionamentos Quadra 01- Situação existente: prioridade dada aos carros, que tomam os espaços dos pedestres, dificultando sua circulação.



Estacionamentos Quadra 01- Situação proposta: estacionamentos no mesmo nível do piso e demarcados por balizadores, o que não atrapalha a circulação do pedestre e cria espaços flexíveis.



N
Sistema viário Quadra 01 - Propostas
Escala 1:1000

- Legenda
- rota de pedestres sem barreiras
 - balizadores
 - indica o sentido da subida das rampas para acessar os estacionamentos

uso e ocupação do solo - propostas
áreas edificadas



Setor Comercial Proposta - Planta Cobertura
Escala 1:2500



- novos edifícios
- edifícios existentes

uso e ocupação do solo - propostas
áreas edificadas



uso e ocupação do solo - propostas

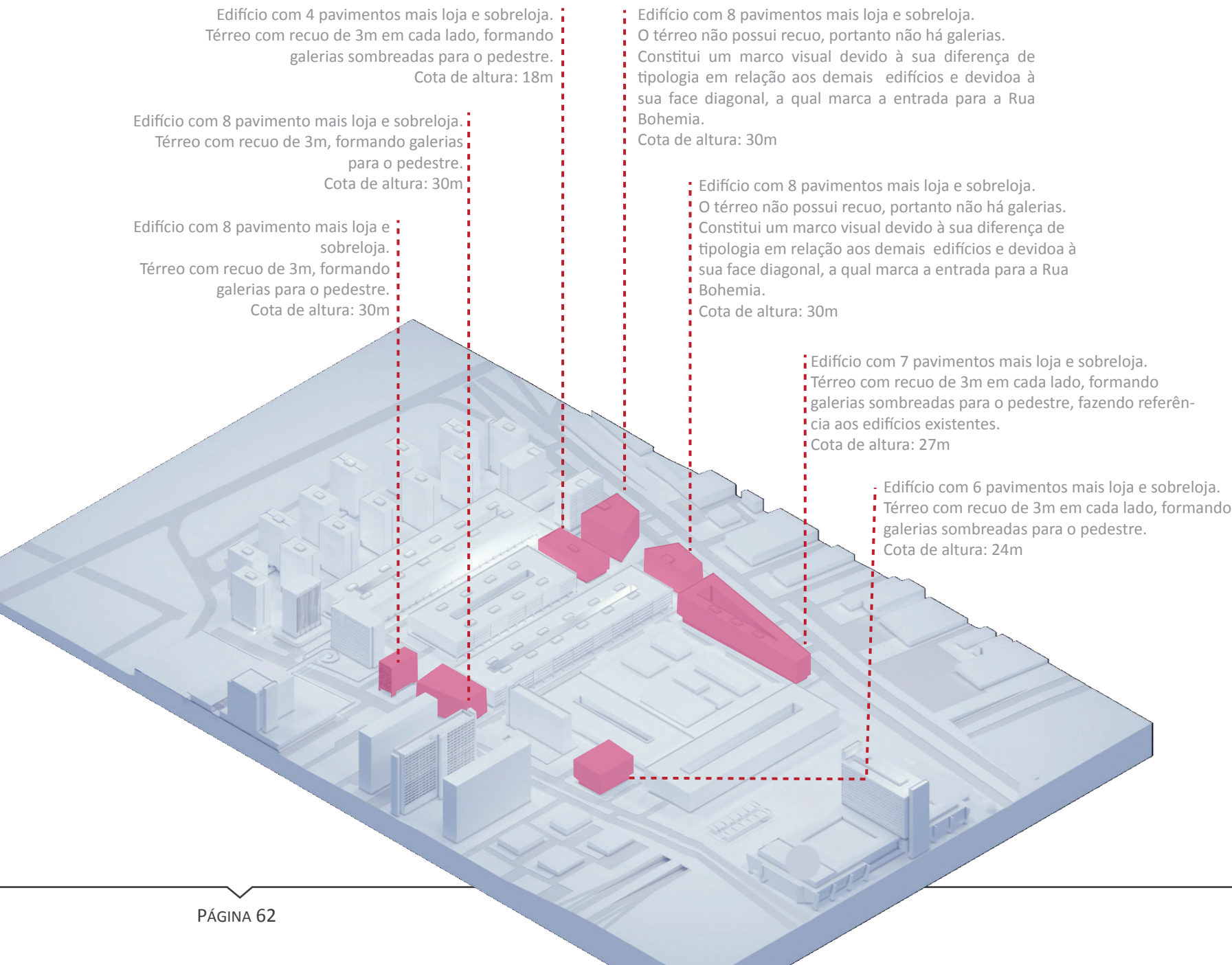
áreas edificadas

Nas bordas do Setor, os grandes bolsões de estacionamento deram lugar a edifícios, os quais são divididos em pequenas unidades, criando um grau elevado de variação na aparência, bem como nas suas funções, a fim de convidar uma grande diversidade de usuários. As fachadas do térreo também são divididas em pequenas unidades, com transparência, criando diversidade e interação. Contornar o setor com bordas ativas garante uma maior interação com os setores adjacentes. Além disso, as bordas ativas têm potencial de atrair milhares de pessoas que passam e de convidá-los a

serem visitantes e usuários. Diferentes funções culturais – como cinemas, teatros, galerias, bibliotecas – e comerciais – como livrarias, bares, cafés, restaurantes, albergues – são bem vindas. Funções culturais e atividades comerciais que se complementam asseguram um destino vibrante e atraente para uma grande variedade de usuários e evita o “efeito cultural isolado”, quando as pessoas se dirigem a um destino cultural, estacionam no subsolo, interagem no andar de cima e vão embora sem deixar suas pegadas nos espaços públicos.



Variação de uso de uso de acordo com a altura. AS funções mais visivelmente ativas se localizam no nível térreo onde podem interagir com os passantes da rua.

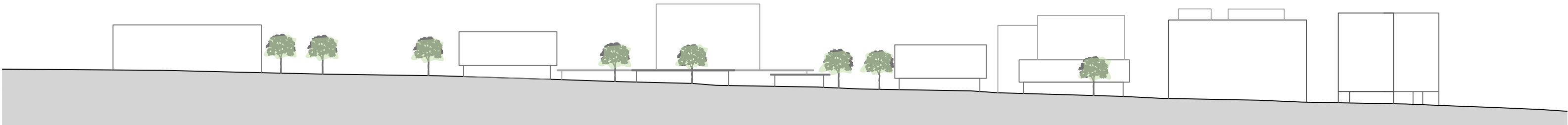
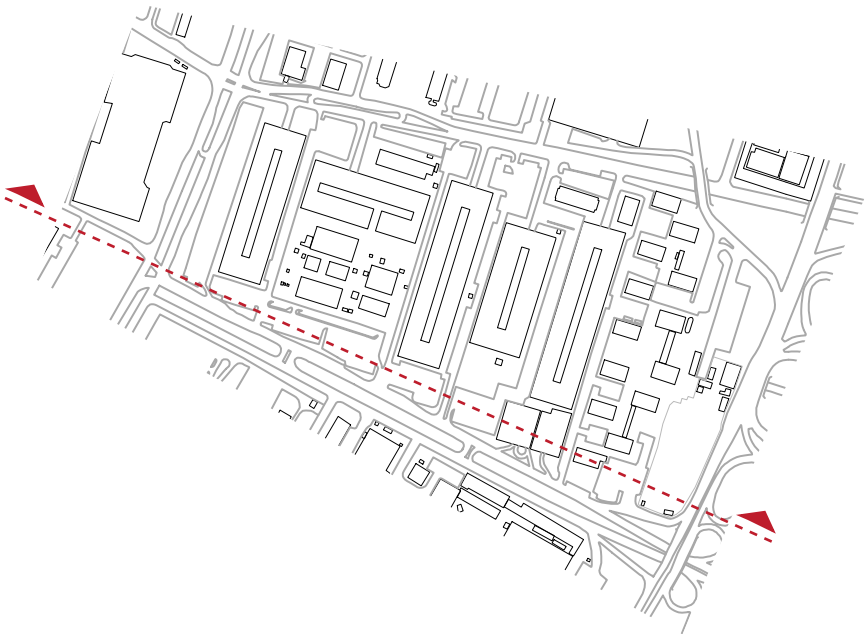


Novos edifícios localizados nas bordas do Setor. As faces em diagonal constituem um marco referencial.

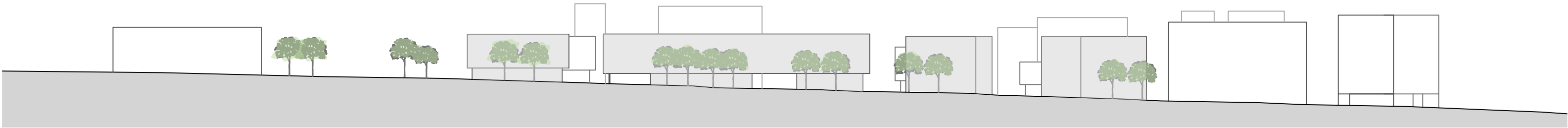


O edifício com o térreo vazado no meio indica um eixo de circulação. As lojas no térreo dão suporte à parada de ônibus, localizada ao lado.

uso e ocupação do solo - propostas
áreas edificadas

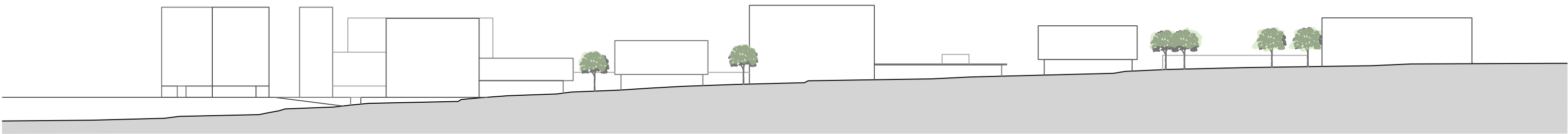
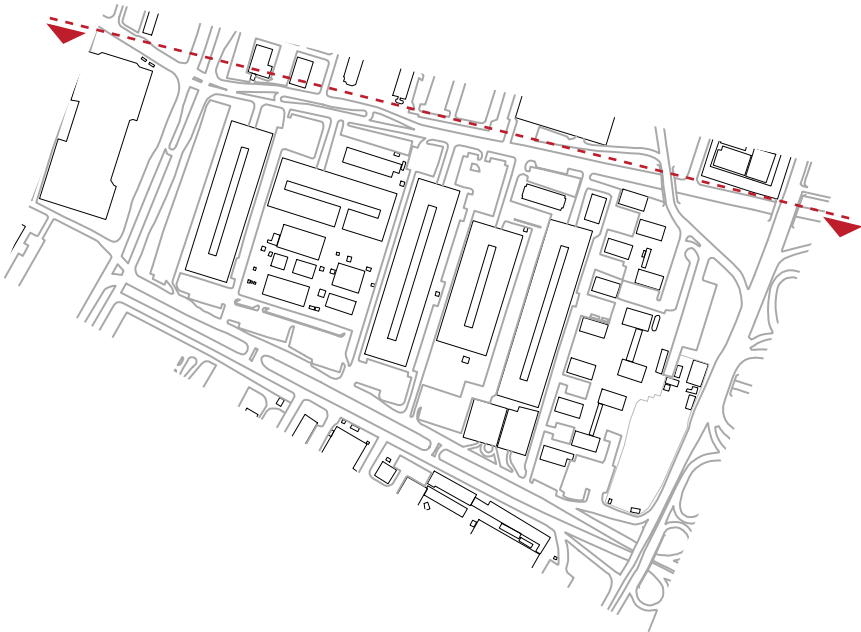


Corte urbano - Situação existente
Escala 1:2000

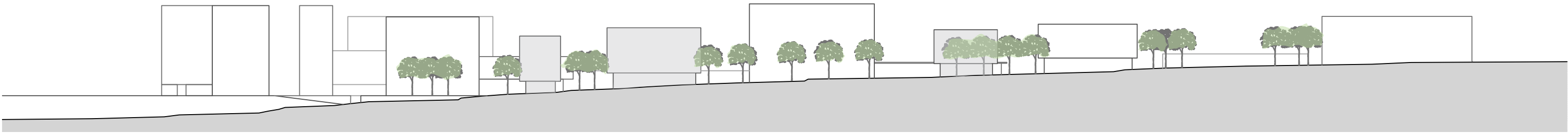


Corte urbano - Proposta
Escala 1:2000

uso e ocupação do solo - propostas
áreas edificadas

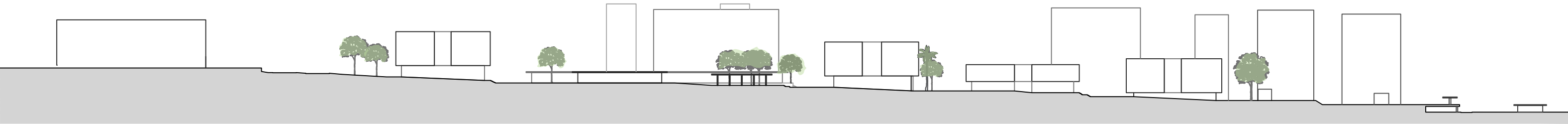


Corte urbano - Situação existente
Escala 1:2000



Corte urbano - Proposta
Escala 1:2000

uso e ocupação do solo - propostas
áreas edificadas

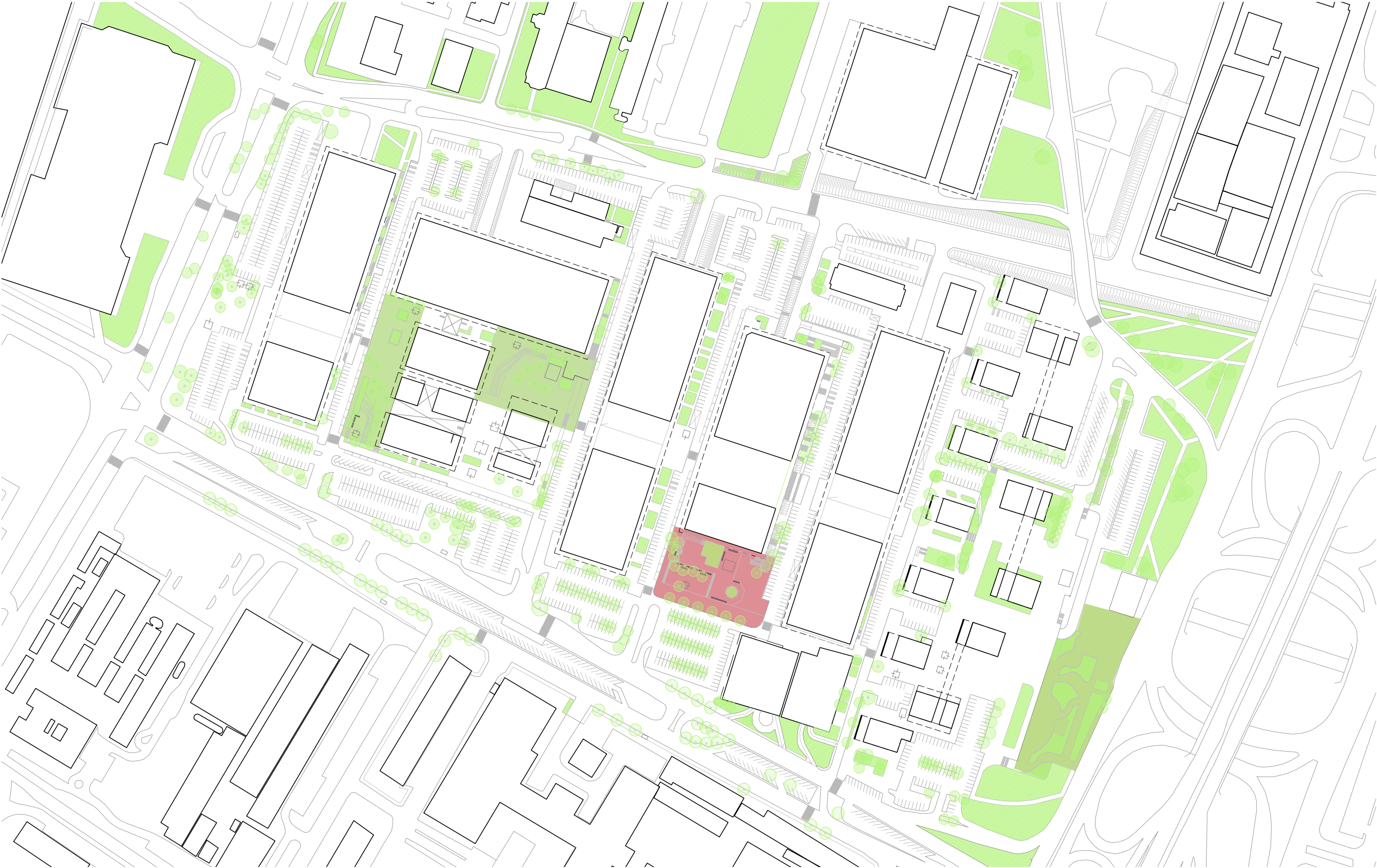


Corte urbano - Situação existente
Escala 1:2000



Corte urbano - Proposta
Escala 1:2000

uso e ocupação do solo - propostas
espaços permanência



Setor Comercial Existente - Espaços de Permanência
Escala 1:2500

0 10 50 100 200m

- espaços de permanência existentes
- espaço de permanência retirado

uso e ocupação do solo - propostas
espaços permanência



N
Setor Comercial Existente - Espaços de Permanência
Escala 1:2500

0 10 50 100 200m

espaços de permanência existentes
espaços de permanência criados

uso e ocupação do solo - propostas

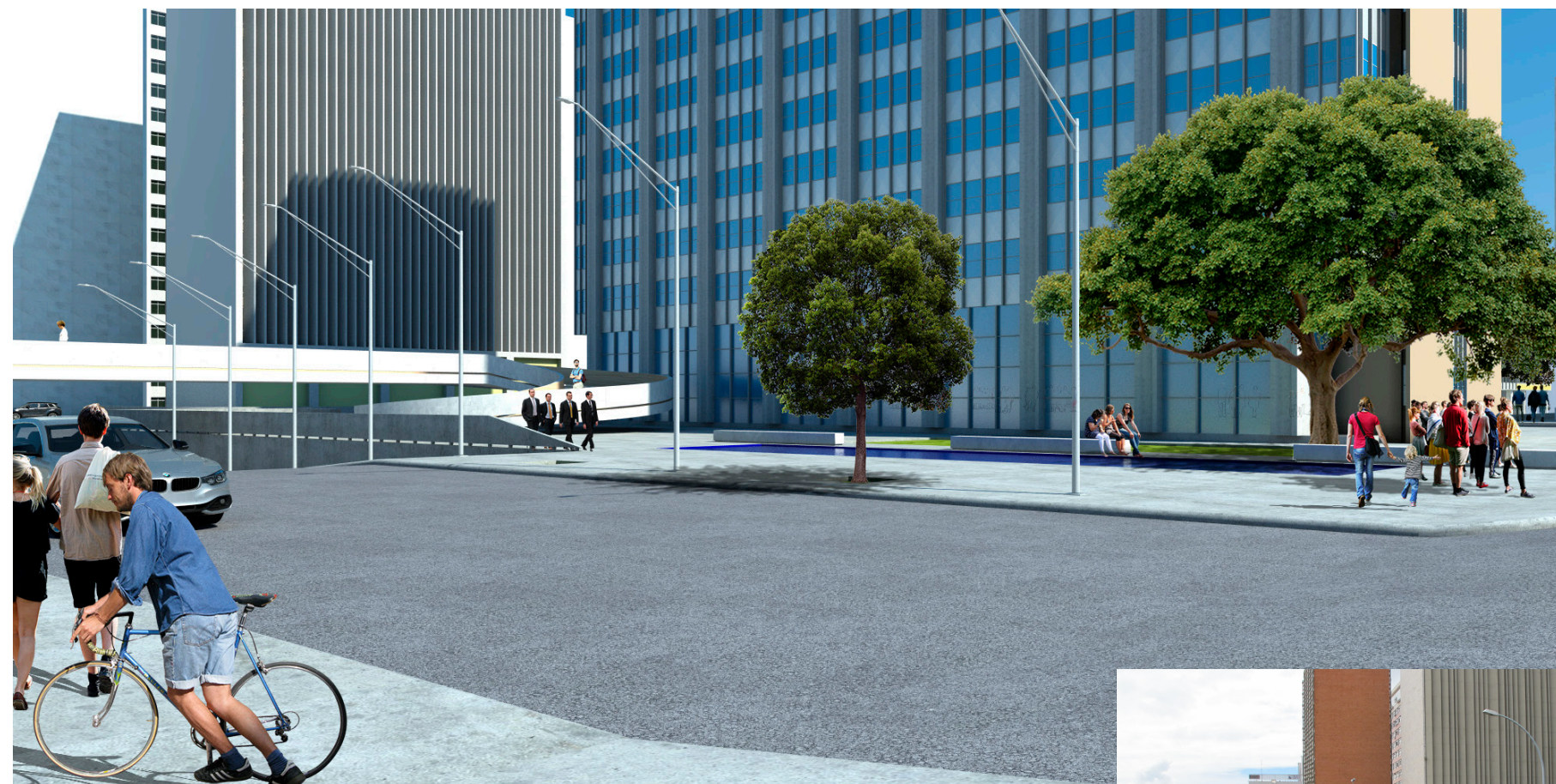
espaços permanência

Das quatro praças existentes no setor, a única retirada foi a Praça do Povo. Mal configurada, rodeada por paredes cegas e barreiras, ela não oferece um bom suporte à vida pública. Em seu lugar, foi colocado um novo edifício.

Em relação às demais praças, constatou-se que elas estão situadas em locais estratégicos de passagem e possuem uma boa configuração. O problema está na falta de manutenção e na falta de suporte para atividades variadas para que as pessoas possam permanecer por mais tempo. Por isso, optou-se por mantê-las e reformá-las.

A praça da Quadra 01, localizada próxima ao Eixo Rodoviário, foi estendida até a outra ponta do setor, ocupando um lugar onde antes encontrava-se um estacionamento. Com isso, criou-se uma nova frente para o setor, o que o torna mais atrativo e lhe traz identidade.

Além da praça entre o Setor Comercial Sul e o Pátio Brasil, foram criadas mais três espaços de permanência, os quais serão objetos de concursos público. Assim, os espaços podem ser construídos coletivamente e atender melhor aos interesses da população.



Uma proposta do que se pode fazer para bordas não ativas.



Situação existente.

uso e ocupação do solo - propostas
fluxos



uso e ocupação do solo - propostas
fluxos



Setor Comercial Proposta - Fluxos
Escala 1:2500

0 10 50 100 200m

possibilidade de fluxos para os pedestres
edifícios novos

uso e ocupação do solo - resumo

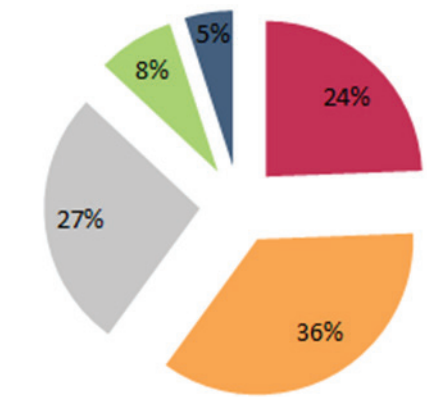
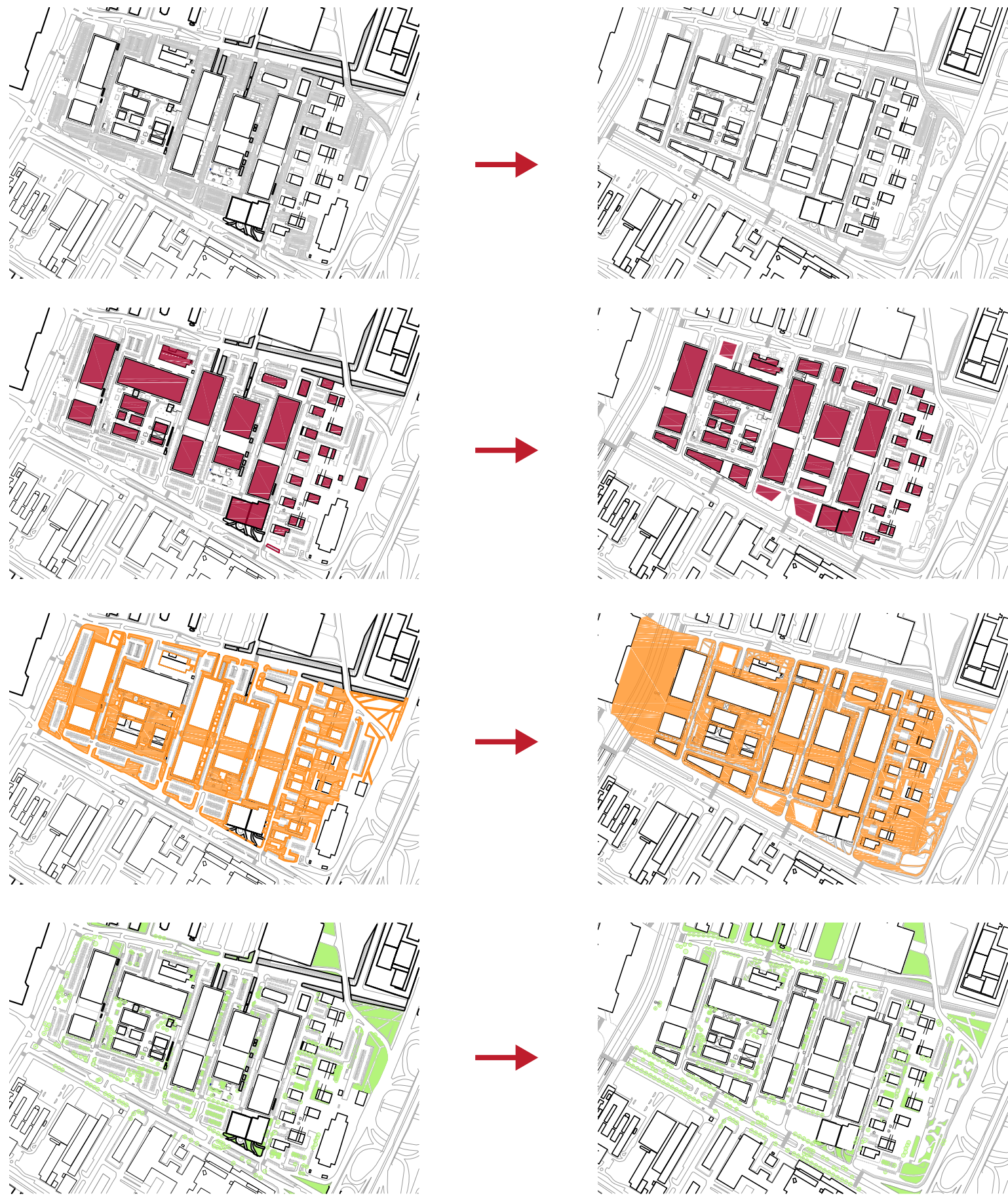
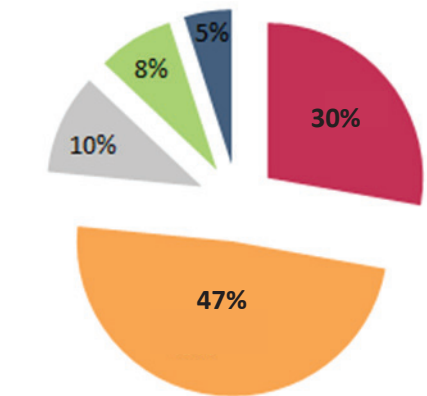


Gráfico antes e depois das alterações propostas.



- áreas para pedestres
- áreas para carros
- áreas verdes
- áreas residuais

bibliografia

COSTA, Lúcio. **Brasília Revisitada**, 1987.

COSTA, Lúcio. , 1956.

GEHL ARCHITECTS, URBAN QUALITY CONSULTANTS. **Towards a fine City for People: Public Spaces and Public Life** – Londres, 2004. Londres, 2004.

GEHL, Jan. **Life Between Buildings: Using Public Spaces**. Copenhagen: The Danish Architectural Press, 2006.

GOROVITZ, Matheus. **Brasília: questão de escala**. São Paulo: Projeto, 1985.

HOLANDA, Frederico de. **A morfologia interna da capital**. In: PAVIANI, Aldo (org.). Brasília, ideologia e realidade: Espaço urbano em questão. São Paulo: Projeto, 1985, p. 135-161.

HOLANDA, Frederico de. **Arquitetura e urbanidade**. São Paulo: ProEditores, 2003.

HOLANDA, Frederico de. **Brasília Cidade moderna, Cidade eterna**. Brasília: FAUUnB, 2010.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2007.

MORAES, Elino Fávio Vieira de. **Acessibilidade universal: Avaliação do Setor Comercial Sul de Brasília**. Brasília: FAUUnB, 2009.

PROJECT FOR PUBLIC SPACES. **How to turn a place around - A handbook for creating successful public spaces**. Nova York: Project for Public Spaces, 2005.

TENORIO, Gabriela. **Ao desocupado em cima da ponte. Brasília, Arquitetura e Vida Pública**. Tese de doutorado, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília. Brasília, 2009.

WHYTE, W. H. **The social life of small urban spaces**. Nova York: Project for Public Spaces, 2009.